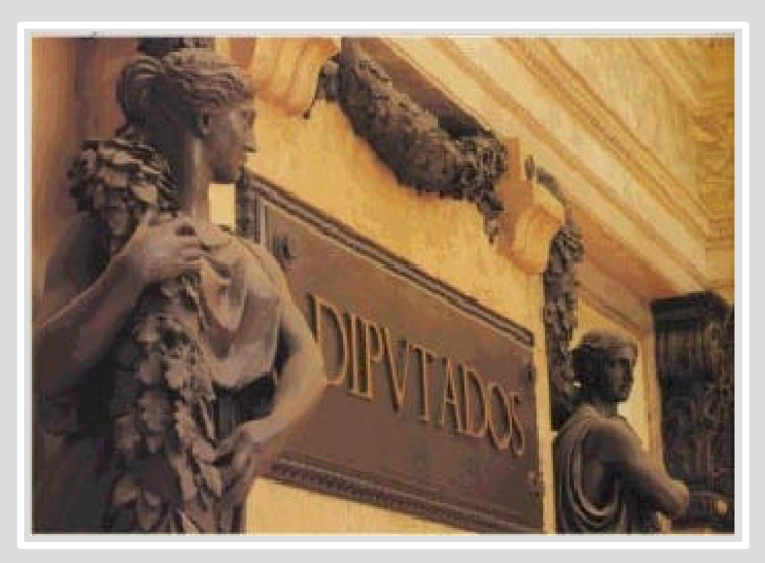
NÚMERO 3388 MONTEVIDEO, MIÉRCOLES 29 DE NOVIEMBRE DE 2006



República Oriental del Uruguay

DIARIO DE SESIONES



CÁMARA DE REPRESENTANTES

66ª SESIÓN (EXTRAORDINARIA)

PRESIDE EL SEÑOR REPRESENTANTE

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO
(1er. Vicepresidente)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES DOCTOR MARTI DALGALARRONDO AÑÓN Y DOCTOR JOSÉ PEDRO MONTERO Y LOS PROSECRETARIOS DOCTORA MARGARITA REYES GALVÁN Y DOCTOR GUSTAVO SILVEIRA

XLVI LEGISLATURA SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO

Texto de la citación

Montevideo, 28 de noviembre de 2006.

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá, en sesión extraordinaria, mañana miércoles 29, a la hora 16 y 30, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

\- ORDEN DEL DÍA –

1º.- Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. (Prórroga de lo dispuesto por la Ley Nº 17.841. (Carp. 1367/006). (Informado). Rep. 821 y Anexo I

2º.- Gobiernos Departamentales. (Autorización para que adopten las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios para promover el desarrollo local y la reactivación del país. (Carp. 970/006). Rep. 639

3º.- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación). (Carp. 1080/006). (Informado). Rep. 685 y Anexos I y II

4º.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Normas). (Carp. 1081/006). (Informado). Rep. 686 y Anexos I y II

MARTI DALGALARRONDO AÑÓN JOSÉ PEDRO MONTERO
Secretarios

S U M A R I O

Pág.

1.- Asistencias y ausencias 4
2.- Asuntos entrados 4
3 y 5.- Exposiciones escritas 5, 5
4.- Inasistencias anteriores 5

CUESTIONES DE ORDEN

25.- Integración de Comisiones 150
6, 8, 12, 15 y 20.- Integración de la Cámara 8, 28, 40, 43, 101
14 y 22.- Intermedio 42, 111
6, 8, 12, 15 y 20.- Licencias 8, 28, 40, 43, 101
18.- Prórroga del término de la sesión 92

VARIAS

10.- Comisión Investigadora para estudiar y pronunciarse sobre la legalidad, oportunidad y conveniencia de gastos realizados por determinados entes autónomos y servicios descentralizados entre el 1° de marzo de 2000 y el 1° de marzo de 2005. (Prórroga de plazo) 32

ORDEN DEL DÍA

7 y 9.- Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. (Prórroga de lo dispuesto por la Ley N° 17.841).

Antecedentes: Rep. N° 821, de octubre de 2006, y Anexo I, de noviembre de 2006. Carp. N° 1367 de 2006. Comisión de Hacienda.

— Aprobación. Se comunica al Senado 14, 31
— Texto del proyecto aprobado 32

11, 13 y 16.- Gobiernos Departamentales. (Autorización para que adopten las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios para promover el desarrollo local y la reactivación del país.

Antecedentes: Rep. N° 639, de mayo de 2006. Carp. N° 970 de 2006. Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración.

— Aprobación. Se devolverá al Senado 33, 41, 44
— Texto del proyecto aprobado 54

17, 19, 21 y 23.- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación).

Antecedentes: Rep. N° 685, de julio de 2006, y Anexos I y II, de octubre y noviembre de 2006, respectivamente. Carp. N° 1080 de 2006. Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

— Aprobación. Se comunica al Senado 54, 92, 109, 112
— Texto del proyecto aprobado 112

24 y 26.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Normas).

Antecedentes: Rep. N° 686, de julio de 2006, y Anexos I y II, de octubre y noviembre de 2006, respectivamente. Carp. N° 1081 de 2006. Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

— Aprobación. Se comunicará al Senado 114, 150
— Texto del proyecto aprobado 154

1.- Asistencias y ausencias.

Asisten los señores Representantes: Pablo Abdala, José Amorín Batlle, Hugo Arambillete, Beatriz Argimón, Alfredo Asti, Luis Batalla (8), Juan José Bentancor, Gustavo Bernini, Daniel Bianchi, José Luis Blasina (2), Gustavo Borsari Brenna, Sergio Botana, Heber Bousses (15), Eduardo Brenta, Juan José Bruno, Irene Caballero, Alfredo Cabrera, Diego Cánepa, Daniel Carbajal (4), Alberto Casas, Raúl Casás, Nora Castro, Hebert Clavijo, Roberto Conde, Beatriz Costa, Hugo Cuadrado (5), Richard Charamelo, Silvana Charlone, Oldimar Deleón (14), Álvaro Delgado, Juan José Domínguez, Gastón Elola, Gustavo A. Espinosa, Sandra Etcheverry, Julio César Fernández, Darío Ferraz, Luis A. Galbarini, Luis Gallo Cantera, Luis José Gallo Imperiale, Javier García, Daniel García Pintos, Nora Gauthier, Óscar Groba (16), Miguel Guzmán, Tabaré Hackenbruch Legnani, Uberfil Hernández, Luis Alberto Lacalle Pou, Fernando Longo Fonsalías, Luis Machín Perdomo, Jorge Machiñena (11), Daniel Mañana, Rubén Martínez Huelmo, Carlos Maseda, Carlos Mazzulo, Eduardo Medeiros, Jorge Menéndez, Artigas Melgarejo, Mario Mesa, Eloísa Moreira (12), Gonzalo Mujica, Jorge Mutio (3), Pablo Naya, Gonzalo Novales, José Quintín Olano Llano, Mary Pacheco, Ivonne Passada, Daniela Payssé, Daniel Peña Fernández, Aníbal Pereyra, Darío Pérez Brito, Esteban Pérez, Mario Perrachón, Alicia Pintos, Iván Posada, Jorge Pozzi, Juan A. Roballo, Edgardo Rodríguez, Francisco Sanabria, Alberto Scavarelli, Jorge Schiappapietra (10), Carlos Signorelli, Gustavo Silva, Juan C. Souza (1), María del C. Suárez (9), Hermes Toledo Antúnez, Daisy Tourné, Jaime Mario Trobo, Carlos Varela Nestier, Álvaro Vega Llanes, Horacio Yanes y Jorge Zás Fernández.

Con licencia: Álvaro Alonso, Pablo Álvarez López, Roque Arregui, Miguel Asqueta Sóñora, Bertil R. Bentos, Rodolfo Caram, Germán Cardoso, José Carlos Cardoso, Julio Cardozo Ferreira, Federico Casaretto, Alba M. Cocco Soto, Mauricio Cusano, David Doti Genta, Carlos Enciso Christiansen, Carlos Gamou, Jorge Gandini, Carlos González Álvarez, Rodrigo Goñi Romero, Gustavo Guarino, Doreen Javier Ibarra, Pablo Iturralde Viñas, Álvaro F. Lorenzo, Guido Machado, José Carlos Mahía, Jorge Orrico, Edgardo Ortuño, Jorge Patrone, Adriana Peña Hernández, Alberto Perdomo Gamarra, Enrique Pintado, Nelson Rodríguez Servetto, Luis Rosadilla, Javier Salsamendi, Víctor Semproni, Mónica Travieso y Homero Viera.

Actúan en el Senado: Washington Abdala y Héctor Tajam.

Faltan con aviso: Manuel María Barreiro, Julio Basanta, Luis García Da Rosa (6), Jorge Romero Cabrera y Carlos Saravia.

Sin aviso: Augusto Cal, Fernando García (13), Pablo Pérez González y Diego Trujillo (7).

Observaciones:

(1) A la hora 18:16 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Mario Mesa.

(2) A la hora 19:06 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Artigas Melgarejo.

(3 a 14) A la hora 00:00 del día 30/11 cesaron en sus funciones.

(15) El día 29/11 suplió al Sr. Rep. Héctor Tajam; y el día 30/11 suple al Sr. Rep. Luis Rosadilla.

(16) El día 29/11 suplió al Sr. Rep. Luis Rosadilla; y el día 30/11 suple al Sr. Rep. Héctor Tajam.

2.- Asuntos entrados.

"Pliego N° 150

INFORMES DE COMISIONES

La Comisión de Hacienda se expide sobre los siguientes proyectos de ley:

- por el que se exonera de tributos a los juicios tramitados por consultorios jurídicos gratuitos que atiendan poblaciones carenciadas y que se gestionen a través de determinadas instituciones sin fines de lucro. C/1346/006
- por el que se sustituye el literal d) del artículo 22 de la Ley Nº 17.453, de 28 de febrero de 2002, relacionado con la exoneración tributaria para la importación de vehículos de pasajeros por parte del Ministerio del Interior, la Armada Nacional y la Fuerza Aérea. C/1347/006

\- *Se repartieron con fecha 28 de noviembre*

COMUNICACIONES GENERALES

La Escuela de Hotelería, Gastronomía y Turismo del Uruguay remite nota por la que plantea la problemática que enfrentan sus alumnos al procurar trabajo en el departamento de Maldonado. C/10/005

\- *A la Comisión de Legislación del Trabajo*

La Junta Departamental de Flores remite una resolución aprobada por dicho Cuerpo, relacionada con la actuación de la Comisión Nacional de Fomento Rural. C/26/005

\- *A la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca*

PEDIDOS DE INFORMES

El señor Representante Esteban Pérez solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Salud Pública, sobre diversos hechos ocurridos en la Colonia "Dr. Bernardo Etchepare". C/1473/006

El señor Representante Pablo Álvarez López solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Industria, Energía y Minería, relacionado con los proyectos financiados con la creación de programas de apoyo a nuevas empresas innovadoras. C/1474/006

- *Se cursaron con fecha 28 de noviembre".*

3.- Exposiciones escritas.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Está abierto el acto.

(Es la hora 16 y 55)

——Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

"El señor Representante Francisco Sanabria Barrios solicita se curse una exposición escrita a la Presidencia de la República; a todos los Ministerios; a las Juntas Departamentales e Intendencias Municipales del país, a las autoridades nacionales y departamentales de partidos con representación parlamentaria; al Plenario Intersindical de Trabajadores - Convención Nacional de Trabajadores, y por su intermedio a las gremiales que integran ese Plenario; a la Cámara Uruguaya de Turismo y por su intermedio a las entidades que la integran, sobre la posibilidad de hacer una campaña de bienvenida a los turistas argentinos que ingresen al país en la próxima temporada turística. C/22/005

El señor Representante Darío Pérez Brito solicita se cursen las siguientes exposiciones escritas:

- al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión al Consejo de Educación Primaria, relacionada con la situación de emergencia crítica en que se encuentra la Escuela Nº 96 del departamento de Maldonado. C/22/005
- al Ministerio de Turismo y Deporte, acerca de la conveniencia de suministrar energía eléctrica a un establecimiento de gastronomía de Punta del Diablo, departamento de Rocha. C/22/005

El señor Representante Aníbal Pereyra solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura; a la Corte Electoral; a la Junta Departamental y a la Intendencia Municipal de Rocha, con destino a las Juntas Locales de Chuy, 18 de Julio, La Coronilla, Barra del Chuy, San Miguel y San Luis, referente a la posibilidad de crear una Oficina Inscriptora en la localidad de Chuy, en el citado departamento. C/22/005"

——Se votarán oportunamente.

4.- Inasistencias anteriores.

Dese cuenta de las inasistencias anteriores.

(Se lee:)

"Inasistencias de Representantes a la sesión especial realizada el día 28 de noviembre de 2006, registradas hasta la hora 14:40:

Con aviso: Julio Basanta y Luis García Da Rosa.

Sin aviso: Fernando García.

Inasistencias a las Comisiones.

Representantes que no concurrieron a las Comisiones citadas:

Martes 28 de noviembre

DEFENSA NACIONAL

Con aviso: Óscar Groba Arriondo".

5.- Exposiciones escritas.

——Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

——Treinta y nueve en cuarenta: AFIRMATIVA.

(Texto de las exposiciones escritas:)

1) Exposición del señor Representante Francisco Sanabria Barrios a la Presidencia de la República; a todos los Ministerios; a las Juntas Departamentales e Intendencias Municipales del país; a las autoridades nacionales y departamentales de partidos con representación parlamentaria; al Plenario Intersindical de Trabajadores - Convención Nacional de Trabajadores, y por su intermedio a las gremiales que integran ese Plenario; a la Cámara Uruguaya de Turismo y por su intermedio a las entidades que la integran, sobre la posibilidad de hacer una campaña de bienve-

nida a los turistas argentinos que ingresen al país en la próxima temporada turística.

"Montevideo, 28 de noviembre de 2006. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Julio Cardozo Ferreira. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita a la Presidencia de la República, a los Ministerios, a las Intendencias Municipales, a las Juntas Departamentales, a las autoridades nacionales y departamentales de los Partidos Políticos con representación parlamentaria y a las instituciones turísticas y gremiales nacionales. En el marco de las dificultades de pública notoriedad con nuestros hermanos argentinos, y ante la necesidad de fortalecer los lazos comerciales y de amistad, con vistas a nuestra próxima temporada turística, planteamos a la ciudadanía, en especial la que está radicada en puntos de interés turístico, para quienes son fuentes importantísimas de ingresos económicos y laborales, la presencia de turistas argentinos, como un gesto positivo del pueblo uruguayo, la siguiente exhortación: 1) Pintar los muros y espacios que actualmente plasman expresiones populares en las ciudades de todo el país con la leyenda 'Bienvenidos Hermanos Argentinos' (adjuntamos ejemplo). 2) Que los Partidos Políticos e instituciones gremiales y sociales respeten dichas pintadas hasta el último día de Semana de Turismo del siguiente año. 3) Hacer extensiva esta invitación a los medios de comunicación de Uruguay para adherirse a esta campaña. Creemos que esta sería una señal del pueblo uruguayo, del sistema político y de los medios de comunicación que contribuiría a mejorar los fuertes e históricos lazos de hermandad rioplatense. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. FRANCISCO SANABRIA BARRIOS, Representante por Maldonado".

2) Exposición del señor Representante Darío Pérez Brito al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión al Consejo de Educación Primaria, relacionada con la situación de emergencia crítica en que se encuentra la Escuela Nº 96 del departamento de Maldonado.

"Montevideo, 28 de noviembre de 2006. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Julio Cardozo Ferreira. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura y, por su intermedio, al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP) y al Consejo de Educación Primaria. Días pasados, visitamos la Escuela Nº 96 Juan José Muñoz, de Cerro Pelado, en la ciudad capital del departamento de Maldonado. En dicha ocasión, nos enteramos que el monto obtenido en un beneficio organizado por padres, maestros y alumnos sería destinado para la reparación de los vidrios rotos de la Escuela. Esa situación, se repite en forma constante, a lo que se suma la rotura de baños y sus artefactos, así como de la malla perimetral. En una escuela destinada a 300 niños, asisten, aproximadamente, 900, entre ellos, una decena que perturba el normal funcionamiento de la misma no dejando aprovechar ni disfrutar a los demás educandos. Esta situación, ha llegado a límites casi intolerables y ni los maestros ni el Director de la escuela han logrado encontrar una solución a la problemática relatada. Podemos afirmar que la Escuela Nº 96 de Cerro Pelado, se encuentra en una emergencia crítica, cuya solución pasa fundamentalmente, por la construcción de un muro perimetral, así como la de nuevos salones, en virtud de la superpoblación. Es necesario, actualmente, adecuar o crear herramientas legales a los efectos de aplicarlas a los escolares, que ocasionan problemas, con importantes diferencias de edad, y a sus familiares, a efectos de poner coto al desorden que provocan. Esperamos una pronta y eficiente solución a este problema presente desde hace mucho tiempo. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. DARÍO PÉREZ BRITO, Representante por Maldonado".

3) Exposición del señor Representante Darío Pérez Brito al Ministerio de Turismo y Deporte, acerca de la conveniencia de suministrar energía eléctrica a un establecimiento de gastronomía de Punta del Diablo, departamento de Rocha.

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Julio Cardozo Ferreira. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Turismo y Deporte. En estos difíciles tiempos, en relación con la actividad turística, que está atravesando la República, nos interesa resaltar la actividad gastronómica que realiza el restaurante El Viejo y El Mar en el balneario Punta del Diablo, en el departamento de Rocha. Es su cuarta temporada y, desde hace 2 años, permanece abierto durante todo el año, generando, en temporada, 7 puestos de trabajo. Está inscripto en el Banco de Previsión Social (BPS) y en la Dirección

General Impositiva (DGI), y tiene habilitación municipal y de bomberos. Es visitado permanentemente por turistas holandeses, irlandeses, ingleses, australianos, italianos, franceses, brasileños, argentinos y nacionales, que disfrutan de una oferta gastronómica local de excelente calidad. A vía de ejemplo, su fama ha trascendido fronteras, apareciendo, inclusive, en la revista Antropologic. Sin embargo, tan extraordinaria oferta turística gastronómica, única en Punta del Diablo y en la costa de Rocha, enfrenta un problema: su local carece de electricidad; para ser más precisos, la electricidad está a 20 metros pero no puede hacer uso de ella. A pesar de múltiples solicitudes, por encontrarse, el restaurante, como otras tantas construcciones del lugar, en terreno fiscal, le es negado el permiso o habilitación de la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE), por parte de la Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA). Entendemos el problema de fondo, pero también entendemos que, mientras no se adopte una decisión sobre esas ocupaciones, de años, en terrenos fiscales, se le están recortando posibilidades a una oferta turística a todas luces excelente. Habitualmente, no realizamos reclamos individuales, pero tratándose de una situación especial, en una zona en desarrollo, solicitamos que esa Secretaría de Estado interceda ante las autoridades de DINAMA para permitir la conexión eléctrica a ese renombrado restaurante, en beneficio del turismo de Rocha, del país, y de los puestos de trabajo que genera directa o indirectamente. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. DARÍO PÉREZ BRITO, Representante por Maldonado".

4) Exposición del señor Representante Aníbal Pereyra al Ministerio de Educación y Cultura; a la Corte Electoral; a la Junta Departamental y a la Intendencia Municipal de Rocha, con destino a las Juntas Locales de Chuy, 18 de Julio, La Coronilla, Barra del Chuy, San Miguel y San Luis, referente a la posibilidad de crear una Oficina Inscriptora en la localidad de Chuy, en el citado departamento.

"Montevideo, 28 de noviembre de 2006. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Julio Cardozo Ferreira. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura; a la Corte Electoral; a la Junta Departamental de Rocha; y a la Intendencia Municipal de Rocha, con destino a las Juntas Locales de Chuy, de 18 de Julio, de La Coronilla, de Barra del Chuy, de San Miguel y de San Luis. Es nuestra preocupación que se estudie la creación de una oficina inscriptora permanente de la Corte Electoral en la ciudad de Chuy, del departamento de Rocha. Este planteo está basado en la estratégica ubicación de la ciudad fronteriza, para la atención de la demanda de un importante número de pobladores de toda la zona norte del departamento de Rocha. En la actualidad, significa una dificultad, para quienes viven en zonas alejadas de la capital departamental, trasladarse a la misma (donde funciona la oficina inscriptora) por el gasto en pasajes, más la pérdida de la jornada de trabajo que representa. De acuerdo con testimonios de los vecinos, existen personas que no realizan el trámite por las dificultades señaladas. En el año 1924, al crearse el Registro Cívico Nacional y la Oficina Electoral Departamental de Rocha, se atendía a más de 35.000 personas de todo el departamento. A mediados del siglo pasado, este departamento tenía una cifra cercana a los 55.097 habitantes. En el último censo de 1996, la población del departamento de Rocha llegó a las 70.296 personas. En ese censo se destacó un fuerte crecimiento de la población urbana y una baja esporádica en el medio rural. Esos datos muestran que sólo la Mesa Inscriptora Delegada de Chuy atendería, en forma proporcional, lo que atendía la Mesa Inscriptora Adjunta de la Oficina Electoral Departamental en 1924. La ciudad de Chuy, que está ubicada a 135 kilómetros de la capital departamental, tiene unos 10.000 habitantes y cuenta con un distrito de la Corte Electoral (Serie EFB). Esta ciudad está en un vértice del departamento y, en un radio no mayor a 70 kilómetros la rodean varias localidades: Barra del Chuy, La Coronilla, Punta del Diablo, Lascano, Cebollatí, San Luis, 18 de Julio, Quebracho y Coronilla (estas dos últimas zonas rurales) que agrupan a unas 15.000 personas del departamento de Rocha. Uno de los factores determinantes para la creación de esta mesa inscriptora, es que la Corte Electoral, en el departamento de Rocha, tendría un número mayor de inscripciones, avecinamientos, traslados y renovaciones. En esas localidades, en los últimos años, la presencia de las mesas móviles ha resultado insuficiente, por la elevada demanda existente, por lo que muchas personas no realizan finalmente el trámite que desean efectuar. Además de la importancia geográfica que tiene la ciudad de Chuy, se da el hecho de que es una ciudad fronteriza y que tiene, entre sus residentes, un número importante de extranjeros en condiciones de realizar los trámites de referencia. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. ANÍBAL PEREYRA, Representante por Rocha".

6.- Licencias. Integración de la Cámara.

——Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante Alberto Perdomo, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Raúl Casás.

Del señor Representante Mauricio Cusano, por enfermedad, literal A) del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose a la suplente correspondiente siguiente, señora María del Carmen Suárez.

Del señor Representante Pablo Álvarez, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Daniel Carbajal.

Del señor Representante Álvaro Lorenzo, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Jorge Machiñena.

Del señor Representante Federico Casaretto, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Diego Trujillo.

Del señor Representante Rodolfo Caram, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Luis García Da Rosa.

Del señor Representante Nelson Rodríguez, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Fernando García.

Del señor Representante Homero Viera, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Mario Perrachón.

Del señor Representante Guido Machado, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Augusto Cal.

Del señor Representante Juan Andrés Roballo, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 5 de diciembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Julio Pérez.

Del señor Representante David Doti, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Jorge Schiappapietra.

Del señor Representante Carlos Enciso, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Luis Machín Perdomo".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Treinta y nueve en cuarenta: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente, me dirijo a usted a los efectos de hacer uso de licencia por el día de hoy, por motivos personales.

Al saludarlo muy atentamente le ruego se sirva convocar a mi suplente respectivo.

ALBERTO PERDOMO
Representante por Canelones".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Alberto Perdomo.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Canelones, Alberto Perdomo.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 20004 del Lema Partido Nacional, señor Raúl Casás.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente
de la Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por medio de la presente, me dirijo a usted a los efectos de hacer uso de licencia por el día de hoy, por motivos de enfermedad. Adjunto certificado médico.

Al saludarlo muy atentamente le ruego se sirva convocar a mi suplente respectivo.

MAURICIO CUSANO
Representante por Canelones".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por enfermedad del señor Representante por el departamento de Canelones, Mauricio Cusano.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006, y adjunta certificado médico.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el literal A) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por enfermedad, por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Canelones, Mauricio Cusano.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el día 29 de noviembre de 2006, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 20004 del Lema Partido Nacional, señora María del Carmen Suárez.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente me dirijo a usted a fin de solicitarle licencia por motivo de participar de la inauguración del Congreso Nacional de Educación, por el día 29 de noviembre del presente año, amparándome en el artículo 1º de la Ley Nº 17.827.

Sin más, saluda atentamente.

PABLO ÁLVAREZ
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente,

Julio Battistoni

Representante por Montevideo".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la

Cámara de Representantes,

Julio Cardozo.

Presente.

De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente,

Gonzalo Pessi".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la

Cámara de Representantes,

Julio Cardozo.

Presente.

De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente,

Daniel Montiel".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Álvarez.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria los suplentes siguientes, señores Julio Battistoni, Gonzalo Pessi y Daniel Montiel, y los suplentes señora Beatriz Costa, señores Hugo Arambillete, Óscar Groba y Heber Bousses, integran la Cámara por ese día.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada a su artículo primero por la Ley N° 17.827 de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de la citada.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Álvarez.

2) Acéptanse las negativas que, por esta vez presentan los suplentes siguientes, señores Julio Battistoni, Gonzalo Pessi y Daniel Montiel.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio-Nueva Mayoría, señor Daniel Carbajal.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la

Cámara de Representantes

Julio Cardozo

Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día de la fecha, por motivos personales.

Sin más, lo saluda atentamente.

ÁLVARO LORENZO

Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Lorenzo.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Lorenzo.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2004 del Lema Partido Nacional, señor Jorge Machiñena.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito a Ud. licencia durante el día 29 de noviembre del corriente año por motivos personales. De la misma manera solicito a Ud. tenga a bien convocar a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, lo saludo muy atentamente.

FEDERICO CASARETTO
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Federico Casaretto.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Federico Casaretto.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 22 del Lema Partido Nacional, señor Diego Trujillo.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente, acorde al Reglamento del Cuerpo que usted preside, solicito se me conceda uso de licencia por el día de la fecha, por motivos personales.

Sin otro particular, lo saludo con la más alta consideración.

RODOLFO CARAM
Representante por Artigas".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Artigas, Rodolfo Caram.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Artigas, Rodolfo Caram.

2) Convóquese por Secretaría por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 816 del Lema Partido Nacional, señor Luis García Da Rosa.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre del corriente año, y se convoque a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

NELSON RODRÍGUEZ
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Nelson Rodríguez.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Nelson Rodríguez.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 22 del Lema Partido Nacional, señor Fernando García.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

Por intermedio de esta nota remito a usted el presente pedido de licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre, y solicito que en consecuencia de esto se convoque el suplente respectivo Sr. Mario Perrachón.

Sin otro particular, saluda atentamente.

HOMERO VIERA
Representante por Colonia".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Colonia, Homero Viera.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes:

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Colonia, Homero Viera.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Mario Perrachón.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración.

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por motivos personales por el día de la fecha.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

GUIDO MACHADO
Representante por Rivera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 292000 del Lema Partido Colorado, señor Augusto Cal.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted a efectos de solicitar licencia para el día 5 de diciembre, por razones personales.

Asimismo, solicito se convoque al suplente correspondiente.

Sin más, saludo a usted muy atentamente.

JUAN A. ROBALLO
Representante por Montevideo":

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Juan Andrés Roballo.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 5 de diciembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 5 de diciembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Juan Andrés Roballo.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 5 de diciembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 738 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Julio Pérez.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 28 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi consideración:

Por la presente solicito se me conceda autorización para hacer uso de licencia. por motivos personales, en el día de mañana, 29 de noviembre de 2006.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

DAVID DOTI
Representante por Paysandú".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Paysandú, Cosme David Doti.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Represen-

tante por el departamento de Paysandú, Cosme David Doti.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 36 del Lema Partido Nacional, señor Jorge Schiappapietra.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 28 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día miércoles 29 de noviembre de 2006, por razones de índole particular.

Sin otro particular, lo saluda atentamente,

CARLOS ENCISO CHRISTIANSEN
Representante por Florida."

"Florida, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, acepte mi renuncia por esta única vez a la convocatoria que he sido objeto.

Sin más, saluda atentamente,

Daniela Molina."

"Florida, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, acepte mi renuncia por esta única vez a la convocatoria que he sido objeto.

Sin más, saluda atentamente,

Nelson Pérez".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Florida, Carlos Enciso Christiansen.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que fueron objeto los suplentes siguientes, señora Daniela Molina Ruiz y señor Nelson Pérez Cortelezzi.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Florida, Carlos Enciso Christiansen.

2) Acéptanse las negativas que, por esta única vez, presentan los suplentes siguientes, señora Daniela Molina Ruiz y señor Nelson Pérez Cortelezzi.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 6262 del Lema Partido Nacional, señor Luis Machín Perdomo.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

7.- Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. (Prórroga de lo dispuesto por la Ley N° 17.841).

——Se entra al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término: "Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. (Prórroga de lo dispuesto por la Ley N° 17.841)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. N° 821

"PODER EJECUTIVO

Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Montevideo, 17 de octubre de 2006.

Señor Presidente
de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, remitiendo al adjunto proyecto de ley referente a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Poder Ejecutivo se encuentra abocado a elaborar un proyecto de ley orgánica modificativo del marco normativo de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias, tal cual le fuera encomendado por lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley Nº 16.713, de 3 de setiembre de 1995.

La norma citada dispuso -luego de reorganizar el sistema previsional de las actividades amparadas por el Banco de Previsión Social- que el Poder Ejecutivo deberá proyectar y remitir a ese Poder Legislativo los regímenes aplicables a los demás servicios estatales y personas públicas no estatales de seguridad social, de forma tal que -atendiendo a sus formas de financiamiento, especificidades y naturaleza de las actividades comprendidas en los mismos- se adecuen al régimen de la misma.

La situación de las personas públicas no estatales como la Caja Notarial así como la de Profesionales Universitarios, ha quedado resuelta con la entrada en vigencia de las Leyes Nos. 17.437, de 20 de diciembre de 2001, y 17.738, de 7 de enero de 2004, respectivamente.

Las dificultades financieras por la cuales atraviesa la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias encuentran al Poder Ejecutivo en la tarea de elaborar el correspondiente proyecto de ley, con el objetivo de brindar solución al subsector involucrado, así como mantener coherencia con el resto del sistema previsional.

Es por ello que se considera indispensable la aprobación del siguiente proyecto de ley, el cual asegurará recursos que ya le fueron concedidos al Ente, con el objetivo de asegurar su viabilidad financiera, hasta tanto se elabore, sancione y promulgue un régimen definitivo.

TABARÉ VÁZQUEZ, DANILO ASTORI, EDUARDO BONOMI.

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Prorrógase lo dispuesto en la Ley Nº 17.841, de 15 de octubre de 2004, hasta la entrada en vigencia de la futura ley orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Montevideo, 17 de octubre de 2006.

DANILO ASTORI, EDUARDO BONOMI".

Anexo I al
Rep. Nº821

"CÁMARA DE REPRESENTANTES

Comisión de Hacienda

INFORME

Señores Representantes:

Vuestra Comisión de Hacienda ha analizado el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo con fecha 17 de octubre del corriente referente a la prórroga del plazo dispuesto por la Ley Nº 17.841, de 15 de octubre de 2004, (Repartido Nº 821), que establece normas sobre la financiación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Como nos comunica el Poder Ejecutivo, a través de la exposición de motivos del citado proyecto de ley, éste está analizando un nuevo marco jurídico y financiero para dicha Caja como fuera establecido por el artículo 1º de la Ley Nº 16.713, de 3 de setiembre de 1995.

Como lo demuestran las fechas, la nueva ley orgánica de este Instituto de Previsión Social, debería haber estado pronta mucho antes, pero hoy lo importante es la voluntad y el compromiso asumido por el actual Poder Ejecutivo con los directamente involucrados.

Para dar cumplimiento a dicho compromiso y permitir a este Parlamento tener los tiempos para discutir y aprobar el nuevo marco normativo es imprescindible para asegurar su viabilidad financiera, hasta tanto se elabore, sancione y promulgue un régimen definitivo, la postergación del plazo que estará venciendo el 31 de marzo de 2007.

El proyecto de ley, aprobado por unanimidad en vuestra Comisión, con salvedades de un miembro, propone extender dicho plazo hasta la entrada en vi-

gencia de la nueva ley orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Por lo expuesto recomendamos al Cuerpo la aprobación del proyecto de ley que se informa.

Sala de la Comisión, 15 de noviembre de 2006.

ALFREDO ASTI, Miembro Informante, ALFREDO ÁLVAREZ BOGLIOLO, EDUARDO BRENTA, IRENE CABALLERO, JOSÉ CARLOS CARDOSO, GONZALO MUJICA, PABLO PÉREZ GONZÁLEZ, HÉCTOR TAJAM, IVÁN POSADA, con salvedades".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Diputado Asti.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: la Comisión de Hacienda me ha delegado la tarea de informar sobre este proyecto de ley que está a consideración del plenario y que fuera votado por unanimidad, aunque con algunas salvedades que luego expresará en Sala uno de sus integrantes, el señor Diputado Posada, quien así lo dejó asentado al firmar el informe.

Seré breve; este es un proyecto muy sencillo, pero no por sencillo deja de ser muy importante.

(Murmullos.- Campana de orden)

——Lo que está planteando el Poder Ejecutivo en esta iniciativa, que nos fuera remitida el 15 de octubre de este año, es un pedido de prórroga de la vigencia de la Ley N° 17.841, sancionada por el Parlamento el 15 de octubre de 2004, a través de la cual se establecen normas sobre la financiación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. La vigencia de esta ley vence el 31 de marzo de 2007 y se solicita su prórroga hasta la entrada en vigor de una nueva ley que encare los temas de financiamiento de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Como las señoras Diputadas y los señores Diputados sabrán, el artículo 1° de la Ley N° 16.713 -sobre seguridad social, votada en 1995-, prevé que el Poder Ejecutivo establezca para las demás Cajas paraestatales regímenes compatibles con lo aprobado en esta ley.

Hasta ahora esto ha sido cumplido en parte por el Poder Ejecutivo con respecto a la Caja Notarial y a la Caja de Profesionales Universitarios. Hay un proyecto de ley que este Poder Ejecutivo ha remitido al Parlamento, que desde diciembre de 2005 se encuentra en el Senado. Por lo tanto, falta completar lo relativo a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias y a la Caja Militar.

En esta oportunidad, el Poder Ejecutivo entiende que el plazo del 31 de marzo de 2007 -más allá de que se está dialogando con los interesados, con los beneficiarios y los aportantes a este sistema de seguridad social- no será suficiente para que el Parlamento se expida sobre un proyecto que, seguramente, tendrá las complejidades del caso. Es por este motivo que, con tiempo, concretamente el 15 de octubre, el Poder Ejecutivo nos remitió esta solicitud de prórroga de lo establecido en la Ley N° 17.841, que creaba la forma de financiamiento de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias mediante disposiciones transitorias. Estas disposiciones transitorias tienen un período de vigencia comprendido entre el mes siguiente al de promulgación de la ley hasta el 31 de marzo de 2007, y tiene que ver con impuestos cuyo producido sería destinado exclusivamente a atender las obligaciones legales, tanto para los jubilados y pensionistas como para las empresas del sector.

Para terminar, creemos que es absolutamente necesario y conveniente -así lo ha entendido la Comisión- autorizar por vía legal la prórroga de ese plazo que vencía el 31 de marzo hasta el momento en que se elabore, sancione y promulgue el régimen definitivo de financiamiento de la Caja Bancaria.

Creo que todos los aquí presentes conocemos la situación en la que hoy se encuentra la Caja y la necesidad de encarar este tema, dejando en claro que es necesario prorrogar el actual sistema parcial de financiamiento, a través de los impuestos que rigen en este momento y que vencerían el 31 de marzo, hasta esa entrada en vigencia -que implicará todo un proceso que primero hará el Poder Ejecutivo y luego el Parlamento-, para que definitivamente se puedan tener las normas suficientes sobre el financiamiento, de manera de evitar los problemas en los cuales hoy se encuentra.

Eso era todo lo que queríamos informar, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Posada.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: nosotros acompañamos esta nueva prórroga respecto a la situación de la Caja Bancaria, en tanto entendemos que no hay a la vista un proyecto que realmente proponga una solución definitiva a una situación que se viene arrastrando en el tiempo. Nuestras salvedades apuntan a que cuando votamos esta prórroga en octubre de 2004, señalábamos que había una situación agónica de esa Caja que se venía prolongando en el tiempo, que se seguía teniendo en una situación de incertidumbre a los pasivos de esa Caja Bancaria y que también existía una situación de incertidumbre para los trabajadores activos. Por lo tanto, yo creo que nadie cuestiona la absoluta inviabilidad que tiene la Caja Bancaria.

Se trata de una Caja que presenta una diferencia muy importante entre el número de pasivos y el de aportantes activos, y con el paso del tiempo y la crisis del año 2002 notoriamente se acentuó y se profundizó esa crisis, que se viene arrastrando desde hace bastante tiempo.

Desde nuestro punto de vista, la solución a este problema se daría de una buena vez por todas dando garantías de que no habrá modificaciones ni lesiones de los derechos adquiridos de quienes se han jubilado por esa Caja, pero deberían abordarse por parte del Estado los costos inherentes a esa situación, y todo lo referido al sistema previsional bancario tendría que pasar al sistema previsional de carácter general. Mucho nos tememos que cualquier otra solución suponga realmente un castigo muy importante sobre las jubilaciones futuras de los actuales activos, que tienen niveles de aportación muy superiores a los del resto del sistema previsional, o suponga una solución de parche, de postergación en el tiempo de una nueva situación, dado el carácter irreversible que tiene la crisis de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Nos interesa establecer claramente nuestras prevenciones respecto a lo que suponga por parte del Poder Ejecutivo una propuesta en este tema. Advierto que cada mes que transcurre, de alguna manera se le está restando vida futura a esta Caja. Siempre va a ser peor abordar una solución en el marco de una situación insostenible -como se augura a breve plazo-, que hacerlo como se debió, en el período anterior. Lamentablemente, a este respecto no hubo iniciativa del Poder Ejecutivo en el anterior período de Gobierno y tampoco la ha habido en este, por lo que se sigue postergando la solución en el tiempo, con las incertidumbres que anotábamos, tanto para los pasivos de la Caja Bancaria como para los trabajadores activos, que hoy están aportando sin saber claramente cuál va a ser el futuro a la hora de su jubilación.

Es todo cuanto quería decir, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Pablo Abdala.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: seguramente, cuando se escriba o se estudie la realidad de los pasivos, en sentido amplio, en el curso del actual quinquenio, en todo caso se recogerá una constatación evidente: no le ha temblado el pulso al gobernante de turno a la hora de resolver los problemas del país -o algunos de los problemas- poniendo impuestos a los jubilados o prorrogando los ya existentes que gravan a las clases pasivas, como ocurre en este caso con relación a los jubilados bancarios.

Francamente, soy bastante escéptico en cuanto a los anuncios que acaba de formular el señor miembro informante, porque con relación a la transitoriedad de este impuesto que grava a los pasivos de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias y con relación al inminente envío de un proyecto de ley de reforma de la Ley Orgánica para superar los problemas de desequilibrio financiero que tiene ese organismo previsional, debo decir que es lo que vengo escuchando desde que asumí como legislador, desde que soy integrante de esta Cámara de Diputados.

En el ámbito de la Comisión de Seguridad Social, en forma recurrente las autoridades públicas anunciaron, no que para 2007 estaría vigente la reforma, sino que antes de 2006 estaría vigente la ley -no el proyecto- para superar estos problemas que motivan la preocupación del Parlamento en la tarde de hoy; pero nada de eso ha ocurrido. Lo que está sucediendo es lo que en materia de seguridad social es una constante: no se ha concretado ninguna de las propuestas o anuncios preelectorales y poselectorales que se realizaron a la hora de los discursos de asunción en el Banco de Previsión Social o en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Si descontamos el receso parlamentario durante el verano, que sabemos que es bastante improductivo, prácticamente ya estamos promediando este pe-

ríodo de Gobierno. Estamos completando el segundo Período legislativo de la actual Legislatura y en materia de seguridad social, nada; no se han concretado ninguna de las propuestas de modificaciones estructurales que en esas distintas instancias a las que yo he aludido fueron anunciadas a la población y, en particular, a los sectores pasivos.

Hay una enorme injusticia en todo esto, señor Presidente, porque creo que la circunstancia de que se pretenda financiar un sistema de seguridad social poniendo impuestos a los jubilados y a los pensionistas implica invertir los términos de la relación. Es la solidaridad intergeneracional, pero al revés: en lugar de que los activos sean los que financien a los pasivos y sostengan el sistema, en este caso ponemos impuesto a los pasivos -que se supone que aportaron durante toda su vida laboral- para que el sistema no se caiga. Se me dirá que eso viene del pasado, por supuesto; se me dirá que es un problema heredado, como tantas veces se utiliza como sonsonete a la hora de justificar las demoras en las decisiones gubernativas, pero yo diría que el argumento de la herencia maldita no solo se agota con el transcurso del tiempo, sino que, además, nunca valió ni valdrá como excusa a la hora de gobernar. Digo esto porque, por grave que sea el problema y por heredado que resulte, es evidente que la responsabilidad de resolverlo es del que gobierna, porque para eso ganó y para eso se lo votó.

En este caso estamos, además, frente a un organismo que tiene una autonomía como la de pocos de los que actúan bajo el derecho público. No estamos hablando de un organismo estatal; estamos hablando de una persona pública paraestatal, más allá de que, naturalmente, tiene delegados del Poder Ejecutivo.

Creo que es irrebatible que la crisis financiera de 2002 incidió en forma notoria en esta situación. Creo que la propia evolución de la actividad bancaria -aquí hay gente que sabe mucho más que yo de estas cosas y podrá testimoniarlo- ha determinado que la relación activo-pasivo se deteriorara notoriamente y que, desde ese punto de vista, el desfinanciamiento se volviera estructural. Todo eso es verdad; sobre las causas podemos discutir largamente, pero lo que me parece incuestionable es que las causas no se han acometido, señor Presidente. En todo caso, el fácil expediente que se ha encontrado a la hora de enfrentar una situación de desfinanciamiento progresivo ha consistido en poner impuestos a los jubilados. Y eso, señor Presidente, creo que está muy mal. Pudo haberse justificado -como aquí se decía- por una situación emergente como la que se vivió en 2004 -ocurrió eso en medio de un proceso electoral y ante el advenimiento de un nuevo Gobierno; lo saben quienes eran legisladores en aquel momento-, pero la transitoriedad que entonces se estableció debió haber sido efectiva y no haberse transformado en esto que, lamentablemente, tantas veces ocurre en el Uruguay, donde lo transitorio parece querer volverse siempre permanente, con el agravante de que en este caso, además -nosotros vamos a votar, porque respaldaremos lo actuado por los delegados del Partido Nacional en la Comisión-, la prórroga no tiene fecha precisa, sino que es hasta que venga un proyecto del Poder Ejecutivo para resolver el tema. Pero es claro que, hasta el momento, ese proyecto se ha venido postergando largamente y en absoluto se ha concretado.

Sabemos que desde la Legislatura pasada hay un proyecto de la propia Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias -nos consta; así fue informada la Comisión de Seguridad Social en su momento-, que en aquel momento creo que fue comentado favorablemente por AEBU; inclusive, aquí hay colegas que en aquel tiempo actuaban en la dirigencia gremial y, según tengo entendido, se pronunciaron en términos bastante favorables con respecto a aquella iniciativa que no prosperó. Nos consta que la situación del país cambió -tuvimos la crisis financiera de 2002; estamos en otro contexto-, pero me pregunto si no sería una buena base para empezar a caminar, para empezar a conversar sobre el tema y ver si de una vez por todas terminamos con esto de poner impuestos a los jubilados cada vez que tenemos que resolver un problema y no sabemos cómo hacerlo o cada vez que hay otras cosas que prevalecen en la agenda política y parlamentaria que hacen que los temas graves como este queden para atrás.

Queríamos formular esta reflexión y decir que, por supuesto, vamos a votar el proyecto, como lo hicieron nuestros compañeros en el ámbito de la Comisión de Hacienda, pero que el Parlamento no crea que con esto resuelve un problema alegremente y que hasta que golpee la realidad sobre nuestras conciencias y sobre nuestra agenda cotidiana no tenemos que volver a ocuparnos de él. Creo que estamos frente a un tema perentorio.

La Asociación de Jubilados y Pensionistas de la actividad bancaria concurrió al ámbito de la Comisión de Seguridad Social -lo recuerdan los colegas que la integran- y, en el marco de un consistente plañir y creo que de un justificado enojo, se quejó severamente de esta realidad, que hoy no solo no se supera, sino que, además, se prorroga en forma indefinida e indeterminada.

De modo que, señor Presidente, votemos, pero no lo hagamos con satisfacción; hagámoslo con la enorme preocupación de que estamos prolongando una injusticia que en algún momento el país tendrá que superar.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR ASTI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: creo que del propio mensaje del Poder Ejecutivo y de distintas afirmaciones que han hecho en las Comisiones los Ministros correspondientes -tanto el de Economía y Finanzas como el de Trabajo y Seguridad Social- se desprende, sin lugar a dudas, el compromiso que, como se expresaba, tiene el Poder Ejecutivo -este Poder Ejecutivo- en el sentido de remitir a la brevedad un proyecto que encare definitivamente el financiamiento de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Los señores Diputados preopinantes recordaban -y nosotros lo mencionábamos en nuestro informe- que esta obligación viene desde 1995 y, por supuesto, han sido omisos los Poderes Ejecutivos anteriores -no lo menciono por hablar de la herencia maldita-, que durante los dos períodos de Gobierno que transcurrieron no tuvieron tiempo de encarar esta modificación. Por supuesto que en el último tuvimos también el problema de la crisis bancaria, que, como aquí se dijo, hizo cambiar la relación activo-pasivo de una forma casi dramática, con todo lo que eso conlleva no solo en lo que hace a los resultados de la Caja, sino también en cuanto a la importante afectación social que sufre un conjunto de trabajadores y pasivos.

Entonces, el compromiso sigue perfectamente vigente, y nosotros decíamos que, en parte, había empezado a cumplirlo este Poder Ejecutivo remitiendo, de común acuerdo con el Ministerio del Interior y con el de Trabajo y Seguridad Social, un proyecto para la Caja Policial que ya va a cumplir un año en el Senado, pero todavía no ha sido aprobado.

Con respecto a este proyecto que estamos considerando se me hacía alguna consulta en cuanto a por qué no se establecía un plazo, sino que se decía que regiría hasta que estuviera vigente una nueva ley. En ese sentido, diré que, vistos los plazos que se ha tomado este Parlamento para considerar otros proyectos de ley sobre la misma temática, relativos a otros organismos de seguridad social, el Poder Ejecutivo consideró conveniente no establecerlo en este caso para no condicionar al Parlamento a un análisis que no fuera todo lo profundo que resulta necesario. Pero esto será responsabilidad de este Parlamento cuando llegue el proyecto; nosotros no vamos a olvidar que este es un tema que queda pendiente y que es acuciante, entre otras cosas, porque inclusive con esta financiación parcial que hoy tiene a través de estos impuestos, de ninguna manera se puede decir que el futuro de la Caja esté solucionado. Por lo tanto, por más justa o injusta que sea esta forma de solución, no es suficiente y será necesario que este Poder Ejecutivo y este Parlamento, en el momento oportuno, traten este tema.

Quiero dejar una constancia en esta discusión parlamentaria. Por algunas dudas que se nos hicieron llegar, decimos que cuando esté en vigencia el proyecto de reforma tributaria que esta Cámara aprobó y que está a consideración del Senado, las obligaciones que por la Ley N° 17.841 se cargan a los pasivos y que ahora se extenderían están entre las deducciones admitidas en el Impuesto a la Renta de las Personas Físicas. Digo esto, simplemente, para que quede como aclaración; para salvar cualquier inquietud al respecto se nos ha pedido que explicitemos que esto está expresamente establecido como una de las deducciones admitidas para los pasivos de esta Caja.

Era lo que quería aclarar, señor Presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Blasina.

SEÑOR BLASINA.- Señor Presidente: no vamos a entrar ahora a considerar el tema de fondo, porque queda bastante claro que la consideración de este proyecto traslada ese debate -por lo menos, en el Parlamento- para el año próximo.

Naturalmente, comparto la preocupación sobre lo que no se hizo antes, cuando existía, como se mencionó aquí, un proyecto aprobado en el año 2001 por el Consejo Honorario de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. Ese proyecto se dejó pasar, se "cajoneó" sin mayor consideración, lo cual también influyó en el deterioro que se fue produciendo a posteriori. Y esto no significa tener los ojos en la nuca, sino, sencillamente, tomar en cuenta los factores que incidieron para que tengamos la realidad que enfrentamos hoy.

A esto hay que agregar un hecho no menor. En la crisis de 2002 se produjo un empujón muy importante en el deterioro de la relación activo-pasivo. No vamos a hacer mayores comentarios sobre esto, porque creo que es por todos conocido -obviamente, la consideración de ese problema pasó por el Parlamento-: se produjo un nuevo deterioro. Hay trabajadores bancarios que hasta el día de hoy siguen percibiendo el seguro por desempleo y en definitiva no se sabe qué destino van a tener. Como producto de la crisis de varios bancos -la quiebra, para ser más precisos- hay quienes quedaron transitoriamente en la calle.

De manera que se debe tener en cuenta todos estos factores, porque colocan la situación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias en un plano más dificultoso, más complejo que en 2001, cuando se presentó tal proyecto.

Entonces, prácticamente no se avanzó en nada desde 2001 a la fecha, aunque ahora se ha instalado un ámbito en el que sí se está discutiendo un proyecto que terminará de elaborarse en 2007. Considero que hay que tener en cuenta todas estas cuestiones a la hora de analizar el problema actual de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias.

Aparte de ser complejo en sí mismo, este tema conlleva una obligación ineludible, que es su elaboración, con participación de los sectores directamente involucrados tanto desde el punto de vista institucional como gremial.

Creo que a esta Cámara le consta que cuando abordamos la reforma de la Carta Orgánica de la Caja Notarial y de la Caja de Profesionales Universitarios, la opinión de las direcciones de ambas instituciones fue tenida muy en cuenta, tanto por el Poder Ejecutivo como por el Parlamento; pienso que esa situación se debe repetir en esta instancia. Ante un tema complejo, bastante más difícil que el de las Cajas que mencioné recién, se requiere determinado tiempo de elaboración. No se puede pensar en una solución a muy largo plazo, pero tampoco en una salida que suponga que al poco tiempo tengamos otra vez instalado el problema; ni una cosa ni la otra.

Se ha puesto énfasis en el impuesto que van a seguir pagando los jubilados bancarios. En este sentido, quiero puntualizar lo siguiente. No se trata solo de los jubilados, sino también de los patrones. El aporte patronal se extiende en un 4,5%, tal como estaba establecido en la ley que ahora se prorroga, y sobre el aporte de los jubilados quiero decir algo muy claro, exclusivamente a título personal. Es bastante probable -insisto en que estoy diciendo esto a título personal- que con la reforma que se introducirá en la Caja Bancaria, quienes paguen un mayor costo por ella sean los trabajadores actuales y los jubilados futuros, más que los jubilados actuales. Esto hay que tenerlo en cuenta, porque se trata de un sistema en el que la elaboración de cualquier salida tiene que buscar equilibrios entre lo que aporten unos y otros.

También quiero decir que el gremio bancario, sin recibir absolutamente un solo peso del Estado, sostuvo, con las empresas, la Caja Bancaria desde 1925, año de su fundación. Es más; no solamente no recibió un solo peso del Estado, sino que le aportó al conjunto de la sociedad. Tal vez no todos los legisladores recuerden y retengan en su memoria el hecho de que este sector, por el propio esfuerzo del gremio y no por regalo de nadie, alcanzó determinadas conquistas y, como consecuencia de ello, tiene una capacidad de consumo yo diría razonable, bastante elevada si la comparamos con otros sectores.

(Interrupción del señor Representante Posada)

——Pero, al mismo tiempo, esa capacidad de consumo aporta directamente, por ejemplo, en lo que tiene que ver con el IVA, un 7% a las arcas del Banco de Previsión Social, sin recibir absolutamente nada a cambio. ¡Nada! Y no voy a mencionar lo que se aportó por IRP, porque entonces las cifras serían inconmensurables.

Hay que considerar todos estos factores -a cuenta de una discusión mucho más profunda- cuando se analizan estas cuestiones, y no hablar a la lige-

ra. Digo adicionalmente que se trata de un instituto modelo en materia de seguridad social.

Efectivamente, estamos ante un problema complicado y debe adoptarse una solución en el año 2007, lo más rápido que sea posible, sin dejar de tener en cuenta un esfuerzo de consenso para que el proyecto que ingrese al Parlamento contemple las diversas opiniones que existen entre las partes directamente involucradas en el problema.

En eso estamos. Tal vez la diferencia que se pueda establecer es que ahora hay un ámbito instalado que antes no existía, o que existió y luego se disipó sin llegar a ninguna conclusión, sin que se considerara ese proyecto del año 2001 que mencionaba el señor Diputado Pablo Abdala y sin tener ningún tipo de consideración acerca de esa iniciativa; en fin, sin tenerlo en cuenta en absoluto, ni en su totalidad, ni en algunas de sus partes. Pero ahora podemos hablar de un ritmo distinto. Aquí se ha hablado de una situación de continuidad, como que hasta ahora no se hizo nada y sigue pasando lo mismo. Pero no; no sigue pasando lo mismo. Hay un ámbito instalado, en el que se está debatiendo el tema, donde necesariamente -como dije recién- van a intervenir los sectores involucrados, y con seguridad se llegará a una conclusión en un asunto, insisto, extremadamente complejo, lo más rápido que sea posible, en el año 2007. Si existe otra alternativa, que por favor se planteé acá; yo no la veo. Con toda franqueza, no la veo. Además, no es el estilo del actual Poder Ejecutivo -los Diputados integrantes de la Comisión de Seguridad Social lo saben perfectamente bien; tenemos los ejemplos de la Caja de Profesionales Universitarios y de la Caja Notarial- enviar proyectos sin escuchar y sin tener en cuenta la opinión de las partes directamente interesadas en el problema.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Bernini.

SEÑOR BERNINI.- Señor Presidente: obviamente, voy a participar y espero que mi intervención enriquezca la visión de los colegas sobre esta temática.

Voy a tratar de no reiterar algunos conceptos. El único que voy a repetir, más allá de los matices de visión que podamos tener, refiere a la preocupación sobre las dificultades que hoy vive el instituto.

En cuanto a lo conceptual, considero que no es el momento para profundizar sobre el tema de fondo y sobre las distintas alternativas que pueda haber. Los señores Diputados que me antecedieron en el uso de la palabra expresaron algunos aspectos que me interesa confirmar en algún caso y, en otros, cuantificar.

El déficit que va a tener la Caja Bancaria al final del período rondará los US$ 40:000.000 o US$ 45:000.000. El aporte extraordinario que vienen haciendo los jubilados y las empresas -que hoy nos ocupa y sobre el que se nos plantea la necesidad de prorrogarlo hasta que se apruebe un proyecto de reforma de la Ley Orgánica- desde principios de año hasta octubre ha significado, por concepto de aporte de los jubilados, $ 288:800.000, y por concepto de aporte del 4,5% de las empresas, $ 239:953.000. Esto quiere decir que si la Caja no hubiese recibido durante este período estos aportes extraordinarios, en vez de perder entre US$ 40:000.000 y US$ 45:000.000, habría perdido entre US$ 70:000.000 y US$ 80:000.000. En la medida en que no se prosiga con esta aportación hasta tanto se modifique la Ley Orgánica y se encuentre una solución de financiamiento sustentable y genuino, se estaría acrecentando el déficit de la Caja Bancaria.

Se tuvo la iniciativa allá por el año 2004, y quiero ubicar el tema: campaña electoral por las elecciones nacionales, cuando objetivamente no había posibilidades de que se discutiera en forma seria un proyecto de reforma de la Ley Orgánica; lo que no se había hecho durante años no se iba a hacer en ese momento. En ese entonces los cálculos actuariales de la Caja decían que, de no haberse aprobado estos aportes especiales, la Caja Bancaria se habría terminado comiendo todas sus reservas a principios del año 2007. Si hasta hoy la Caja no tuvo su crisis terminal fue producto, precisamente, de estos aportes especiales. Claramente, cuando se hacían estos cálculos actuariales se decía que con estos aportes especiales la Caja se podía llegar a comer definitivamente sus reservas para el año 2009. Quiere decir que ahí tenemos en el tiempo, objetivamente, un momento en que la situación de crisis sería terminal.

Por tanto, lamentablemente, esto no arranca en diciembre de 2001, como se ha dicho aquí, sino en 1987, con el primer proyecto de reforma de la Ley Orgánica. En el año 1994 se logró hacer una pequeña reforma donde se incluyó un campo afiliatorio que no aportaba al instituto, integrado por trabajadores del

sistema financiero; me refiero a las cooperativas de ahorro y crédito. Eso no tuvo un impacto determinado en el proceso posterior a la década del noventa, que estalló en el año 2002.

En diciembre de 2001 -como bien se ha dicho-, el Consejo Honorario de la Caja Bancaria aprobó un proyecto, tal como había sido encomendado por parte del Poder Ejecutivo de la época, a los efectos de compartir, intercambiar, desarrollar y sintetizar un definitivo proyecto de reforma de su Ley Orgánica. Como bien se ha dicho acá también, ese proyecto estuvo encajonado.

Ese proyecto, aprobado en el Consejo Honorario -ante las dudas que puedan existir-, surge en un 99,9% a partir de una propuesta aprobada en el marco de una asamblea general de la Asociación de Bancarios del Uruguay, llevada adelante en el Palacio Peñarol, con la participación de ocho mil asambleístas, entre activos y pasivos, porque el sindicato bancario nuclea a ambos sectores.

Dado que no se concretó la reforma en el período pasado, hubo una iniciativa para introducir este aporte extraordinario de los jubilados por parte del sindicato. A los efectos de referir cómo fue que se tejió, en un momento tan especial como era una campaña electoral, a nivel del Senado hubo referentes claros de los diferentes partidos políticos del país. Los voy a nombrar: los señores Senadores Atchugarry, Correa Freitas, Gallinal y Korzeniak. A partir de la iniciativa del sindicato y del acuerdo logrado por esos referentes tan representativos y trascendentes a nivel político, se consolidó el proyecto de ley que originalmente tenía como plazo de finalización de este aporte extraordinario de los jubilados y de las empresas el momento en que se aprobara la reforma de la Ley Orgánica. Pero a partir de la lógica y la mecánica que naturalmente se dan en un debate parlamentario, finalmente se aprobó que fuera hasta marzo de 2007.

Claramente, estamos muy preocupados por los tiempos; estamos obligados a que la reforma se haga cuanto antes. Claramente, coincido con aquellos que decían que día a día la situación se agrava. Una cosa era el año 2001 y otra la realidad actual. La relación activo-pasivo al día de hoy es que por cada 0,74 activo hay un pasivo. En esa relación es inviable que pueda haber una salida si no se buscan creativamente alternativas de financiamiento que rompan el esquema del aporte paritario. Dicho sea de paso, prácticamente en toda su historia la Caja Bancaria jamás recibió un peso de nadie, salvo de las empresas y de los trabajadores; por el contrario, le robaron durante la dictadura y dejaron que se agusanaran los árboles que teníamos en Piedras Coloradas. Al instituto le costó mucho dinero recuperar el patrimonio que había quedado afectado.

Por tanto, ante esta realidad, y con la conciencia clara de que le estamos pegando un fierrazo a la gente, tengo la tranquilidad de que cuando se pegó el fierrazo por primera vez se hicieron asambleas que nuclearon a más de dos mil quinientos jubilados bancarios. Allí se les pidió el esfuerzo de que razonaran que lo peor que podía pasar era que se cayera la Caja. Había que hacer un esfuerzo. ¿Por qué no involucrar a los activos? En parte lo expresó el señor Diputado Blasina; los activos no solo tienen un aporte del 18,5%, sino que estaban viviendo -y lo siguen haciendo- una situación de crisis que cuestionaba hasta la propia viabilidad de muchas empresas en las que se podían perder miles de puestos de trabajo. Entonces, en esa oportunidad se consideró que para alcanzar un equilibrio valía la pena hacer un esfuerzo de este tipo.

Claramente, a nadie le gusta que le quiten dinero a través de la vía de un impuesto; a ninguno de los que estamos acá nos gusta. Lo que pasa es que muchas veces se tienen que hacer esfuerzos individuales para acumular en lo colectivo porque hay un proyecto que se defiende.

En cuanto a su concepción, historia y desarrollo, el proyecto de la Caja Bancaria no solo es un orgullo para el gremio bancario, sino para el país. Desde 1925 se hace una gestión en la que participan los empresarios, los trabajadores y el Estado. Eso es lo que ha permitido una administración cristalina y transparente, en la que la evasión prácticamente se ha reducido a su mínima expresión. En todo caso, lo que preocupa es buscar formas de financiamiento que trasciendan lo que es el aporte paritario que existe hasta el momento. Pero eso será tema de otro debate llegado el momento, y ojalá sea pronto.

Concluyo diciendo que, sin lugar a dudas, voy a apoyar este proyecto. Invito a que todos también lo hagan, porque nos da un tiempo razonable, hasta 2009, que constituiría su etapa terminal, salvo que se aplique una reforma de fondo respecto al financiamiento y a los egresos del instituto. Esto es lo que nos motiva para votarlo, con la certeza de que hoy

existe un ámbito que nunca existió, con el Poder Ejecutivo y con las propias empresas, en el que se discute por dónde irían las distintas líneas, que necesariamente deben tener un equilibrio respecto al esfuerzo para reformar la Ley Orgánica del instituto.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Amorín Batlle.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Señor Presidente: pensaba ser breve y decir simplemente que vamos a apoyar este proyecto de ley porque entendemos que es absolutamente necesario para que la Caja Bancaria siga funcionando con normalidad. Sin embargo, como se hizo referencia a cosas que pasaron y no sé si he tenido la suerte, pero me ha tocado participar en algunos de estos temas, quiero refrescar algunos conceptos.

No se puede decir, si se piensa un poquito, que el Gobierno anterior "cajoneó" un proyecto de diciembre de 2001. En enero de 2002, en pleno receso, cuando no había tiempo de empezar absolutamente nada, la crisis bancaria comenzó a golpear al país. Todos sabíamos que el proyecto de reforma de la Caja Bancaria era esencial para el país, pero la iniciativa llegó en diciembre de 2001, y es evidente que al comienzo del año 2002 no era el momento de tratarla. Nadie sensato puede decir que se "cajoneó" el proyecto porque no había intenciones de tratarlo. Es más; a la salida de la crisis, como lo sabe perfectamente bien AEBU porque colaboró mucho en este tema, había dos instituciones que estaban en quiebra: el Banco Hipotecario del Uruguay y la Caja Bancaria.

No es este el primer Gobierno que conversa con otras personas en distintos ámbitos. Participé de la Comisión que redactó la ley relativa al Banco Hipotecario conjuntamente con gente del Banco Central, del Banco Hipotecario, del Ministerio de Economía y Finanzas, un Senador del Partido Nacional y AEBU, que trabajó con enorme entusiasmo para salir de la crisis. Estoy reconocido a esa gente, que venía un día sí y otro también para ver cómo podíamos salir de la situación. Tengo un recuerdo especialísimo de quien había sido dirigente de AEBU y en ese entonces era Presidente de la Cámara de Representantes, el ex Diputado Guillermo Álvarez, que veía estos temas con entusiasmo y preocupación. ¿Cómo no voy a recordar cómo, en ese momento trágico del país, hubo tanta gente que ayudó? El Frente Amplio no votó el proyecto, pero no puso ningún inconveniente para que se votara. Ese proyecto se votó en una tarde.

Junto con esa Comisión creada para solucionar el problema del Banco Hipotecario se creó otra para buscar una solución a la Caja Bancaria. No participé en ella, pero sé que también se trabajó con enorme esfuerzo, ya que el problema es muy complejo y la solución es enormemente compleja. Hay mucha gente que se va a ver afectada directamente cuando se encuentre una solución. De eso no les quepa duda. La solución transitoria que se encontró en ese momento fueron los aportes especiales que hoy estamos prorrogando. Por supuesto que era una solución dolorosa para mucha gente, pero era la única posible. En esa circunstancia, AEBU también ayudó y empujó, e hizo entender a sus afiliados que la solución no era la ideal, pero era la única posible.

Dos años después de instalado este Gobierno seguimos buscando una solución, que, repito, no es fácil. No sé en qué ámbito se está analizando ni cuánto se está avanzando, pero sí sé que el tema no admite dilaciones. Mientras no se encuentre la solución, desde esta banca y desde este Partido vamos a apoyar las soluciones que se encontraron en su momento, que son las únicas que permiten que las cosas sigan funcionando normalmente.

Es cuanto quería decir.

SEÑOR BERNINI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BERNINI.- Señor Presidente: sin afán de entrar en una polémica, ni mucho menos, respecto al proyecto del año 2001, al que hacíamos referencia, es absolutamente cierto lo dicho sobre lo que se precipitó en el Uruguay a partir de principios de 2002. También es cierto que una vez que las cosas comenzaron a encaminarse se creó, como bien decía el señor Diputado preopinante, una Comisión de análisis que buscara una reforma. Esa Comisión tuvo un funcionamiento muy corto. En ella participaron técnicos, no políticos, o, mejor dicho, personas del Gobierno con capacidad de decisión. Desde mi punto de vista, que es subjetivo, creo que se perdió una oportunidad de encarar este tema en un tiempo más adecuado.

Independientemente de esto, también en enero de 2002 ocurrió un hecho no menor. Este proyecto del año 2001 en algunos aspectos fue aprobado por el Consejo Honorario de la Caja Bancaria por mayoría y no por unanimidad. Hoy tengo la oportunidad de decir que hubo una persona que dio su voto con los representantes de los trabajadores y de los jubilados, y con el voto en contra de las empresas, para que fuera viable un proyecto como ese. Esta persona es don Yamandú D'Elía, representante del Poder Ejecutivo en el mencionado Consejo Honorario. Lamentablemente, el proyecto se votó en diciembre de 2001, y a mediados de enero de 2002 fue removido de su cargo en la Caja Bancaria por parte del Poder Ejecutivo.

Con esto pretendo aclarar de alguna manera la situación y ubicar en su justo término el rol de los distintos actores en esta situación.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Batalla.

SEÑOR BATALLA.- Señor Presidente: vamos a empezar esta breve intervención diciendo que lo que hay que destacar aquí es el sentimiento solidario de los jubilados bancarios. Digo esto porque no veo a ninguno de ellos manifestando para que no se les descuente lo que la ley establece. Pero ahí no termina la solidaridad de los trabajadores bancarios, puesto que ellos, por decisión propia, están bancando a los cientos de trabajadores que quedaron desocupados como consecuencia de la crisis del año 2002. Esas cosas son las que me parece que hay que destacar fundamentalmente.

Estamos de acuerdo en que se continúe con esta medida, ya que por lo menos un sector de los involucrados no protesta y porque no hay otra posibilidad. Si analizamos lo que va quedando para los viejos en este país, la cosa es brava. Tenemos el problema de la Caja Bancaria, que no ha tenido que pedir nada al pueblo y no ha tenido que pedir nada al Gobierno, pero la han llevado a esa situación. Me refiero, por ejemplo, a las jubilaciones de gente que ha aportado poco y nada. En nuestro pueblo, Salto, hay vaqueros que se jubilaron de bancarios. Aportaron toda la vida al Banco de Previsión Social por el mínimo, pero a los sesenta años ocuparon cargos de Directores de bancos y terminaron jubilados como bancarios. Esa gente no aportó más que cuatro o cinco años, que fue el tiempo que estuvieron en el cargo, y salieron con una suculenta jubilación. Por supuesto que eso atentó contra los intereses de la Caja Bancaria, que, además, no se ha despreocupado por su supervivencia.

Hay que destacar que la Caja Bancaria ha hecho buenas inversiones, como por ejemplo en la forestación, alrededor de la cual, pura y exclusivamente, viven cientos y cientos de personas. Entonces, si analizamos esta situación en profundidad se verá que no es del todo seria, porque recién estaba haciendo números el compañero -que es más joven que yo, tiene la cabeza más clara y además es bancario- sobre lo que han aportado los trabajadores bancarios a través del IRP y otras yerbas y es más plata de la que tiene de déficit hoy la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. Ante eso, no tendríamos ni que discutir o, si no, ponernos a aplaudir la actitud de estos compañeros que, a la espera de que esto se solucione, van a seguir sacando plata de sus bolsillos para que no sucumba lo que les ha costado tanto.

Entonces, además de votar esto -que lo vamos a hacer con gusto-, destacamos que después de sacar adelante esta Caja, a la que se supo dar vida, tenemos que ir pensando qué va a pasar con las otras, a las que no les sacaron nada, que no aportaron nada más que para los interesados y que hoy están en una peor situación. Quiero ver si todos ponen el grito en el cielo cuando se tenga que hablar de ellas. Me estoy refiriendo a la Caja Militar y a la Caja Policial.

Nada más.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Trobo.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: creo que no puede pasar inadvertido uno de los comentarios del señor Diputado Pablo Abdala, que hace referencia a que el proyecto de ley dice que este impuesto se mantendrá hasta que rija otra ley, cuyo estudio no está siendo realizado en el Parlamento.

Me parece plausible que quienes están sometidos a un gravamen admitan que este continúe y no manifiesten, pero lo que no me parece razonable es que el Parlamento apruebe una ley por la cual crea un impuesto -porque de hecho lo está creando o, por lo menos, lo está prorrogando a partir de marzo de 2007- sin establecer, por lo menos, que este queda definitivamente -es lo que habría que hacer-, que se derogará cuando llegue el momento en que la ley se

apruebe o, en su defecto, que finaliza en una fecha determinada. Desde el punto de vista de la técnica legislativa, en definitiva la aprobación de esta iniciativa significa que se prorroga el gravamen establecido en la ley tal y el aporte patronal hasta la entrada en vigencia de la futura Ley Orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias, que no está a estudio del Parlamento y que mientras no llegue a este ámbito no sabremos si va a existir. Además, eso tampoco depende de la voluntad del Parlamento; no hay un proyecto radicado en una Comisión. Depende de la voluntad del Poder Ejecutivo que, en definitiva, es el único que tiene iniciativa en materia de modificaciones al régimen jubilatorio o de pensiones.

Entonces, señor Presidente, digo -lo hago públicamente porque lo he comentado con los colegas, procurando que hubiera alguna modificación al respecto- que sería bueno que se planteara en Sala la modificación por parte de la Comisión, señalando que se prorrogará lo dispuesto por la ley tal, sin establecer fecha determinada. De lo contrario, se podría establecer el 31 de diciembre de 2007, que es una fecha razonable, un horizonte en el cual, según se dice, el Poder Ejecutivo va a tener una iniciativa y el Parlamento una mayoría resuelta a votar la ley; entonces se sabrá cuál es el término que tendrá este tributo. Si no, señor Presidente, francamente poner esto es como no poner nada.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR TROBO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: creo que lo que expresa el señor Diputado Trobo es de una sensatez verdaderamente notoria, clara y contundente.

En la medida en que pusiéramos un plazo a esto se podrían solucionar muchas cosas. Entre ellas están los aspectos de carácter formal que mencionaba el señor Diputado Trobo, que son elocuentes en cuanto a que, evidentemente, no hay un proyecto radicado en el Parlamento. No sabemos si hay un anteproyecto; tenemos la presunción de que no lo hay. No sabemos si el tema se está analizando en algún ámbito del Poder Ejecutivo; no lo sabemos, más allá de los anuncios y de las promesas. Además, creo que esto permitiría dar certeza jurídica y que el propio Gobierno, a la hora de definir su agenda gubernativa, se autoimpusiera plazos, en la medida en que la mayoría lo habilitara, para que en definitiva fuera verdad lo que el señor miembro informante anunció al país, a través de esta discusión parlamentaria que estamos teniendo, en cuanto a que en 2007 estaría radicado en el Parlamento ese proyecto de ley. Si lo que dice el señor miembro informante es verdad -no tenemos por qué dudarlo, más allá del escepticismo que expresamos a lo largo de la discusión general-, creo que en nada afectaría o violentaría la mayoría parlamentaria el hecho de que el plazo se pusiera de manera expresa. Creo que es razonable y sensato por donde se lo mire, y entiendo, además, que establecería las reglas de juego con claridad. Además, representaría una señal para los jubilados bancarios en el sentido de que esto es solo por un año, que en 2007 el impuesto se terminará y que lo de la transitoriedad es verdad y no mentira. En definitiva, lo que terminará siendo verdad es que se introducirán las reformas necesarias para que el sistema se vuelva sustentable y para que, en definitiva, no haya los desequilibrios financieros que hay en la actualidad.

Lo otro que quería plantear es que por cierto existe la posibilidad de que cualquier desconfiado diga: "Lo que en realidad quiere el Gobierno es terminar de instituir un impuesto. Lo que el Gobierno está haciendo por vía oblicua es consagrar un impuesto sin contar, desde ese punto de vista, con las formalidades legales para hacerlo". Lo digo porque lo que estamos haciendo es prorrogar la vigencia o la transitoriedad de un impuesto preexistente, que nació con esa condición transitoria.

Por tanto, no sé qué razones puede haber para oponerse al planteamiento del señor Diputado Trobo por parte del oficialismo. Seguramente, el señor miembro informante o algún Representante de la bancada de Gobierno podrá arrojar luz sobre esto. En definitiva, una solución coincide con la otra, con la diferencia de que en la que nosotros estamos planteando ponemos un plazo, damos certeza, contundencia y vigencia determinada o un límite preciso a una situación que de otra manera puede volverse permanente, atemporal o prácticamente indefinida.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede continuar el señor Diputado Trobo.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: alcanzaremos a la Mesa un artículo sustitutivo en el sentido de nuestra exposición.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR ASTI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: simplemente quiero decir que creo que ya habíamos realizado la aclaración en nuestra exposición e inclusive en una intervención posterior a ella.

La transitoriedad está dada, precisamente, porque el artículo 1° de la Ley N° 17.841 dice: "Créase, con carácter transitorio [...]" un impuesto cuyo destino, etcétera. Esto es lo que estamos prorrogando. O sea que el carácter de transitoriedad sigue existiendo.

Nosotros ya expresamos por qué se ha considerado por parte del Poder Ejecutivo y de la unanimidad de la Comisión que esta forma de financiamiento adicional tendría vigencia hasta que entrara a regir una nueva Ley Orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. No queremos abundar más en el tema. Reiteramos que no solamente es este miembro informante el que se ha comprometido a que este proyecto llegue a la brevedad posible, sino que también lo ha hecho el Poder Ejecutivo, a través del señor Ministro de Economía y Finanzas, en oportunidad de hablar de las proyecciones que tenía el Poder Ejecutivo con respecto a este tema. En particular, cuando se habló de la reforma tributaria se dijo que se excluye de la modificación de aportes patronales a las entidades financieras porque está a estudio una nueva Ley Orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. O sea que no es simplemente este miembro informante el que lo dice, sino todo el Poder Ejecutivo -mejor dicho, el Poder Ejecutivo, a través de los Ministerios que han tomado este tema; obviamente, el de Trabajo y Seguridad Social y el de Economía y Finanzas-, creando los ámbitos, como los compañeros ya extensamente expusieron, y creemos que con la redacción que viene del Poder Ejecutivo y con una pequeña modificación -que luego aclararemos que no modifica en nada la esencia de lo que estamos discutiendo-, la Comisión mantiene, de acuerdo con lo que discutió en su momento, el texto que estamos proponiendo a la Cámara.

Nada más, señor Presidente.

SEÑOR BLASINA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BLASINA.- Señor Presidente: he prestado mucha atención a lo que se ha dicho en Sala y a lo que se ha planteado últimamente por los señores Diputados Trobo y Pablo Abdala, pero quiero decir que aquí hay parámetros temporales objetivos. El primer parámetro es el ámbito que está instalado y funcionando, y el segundo parámetro es que las reservas financieras de la Caja Bancaria se agotan a principios de 2008. Entonces, dentro de esos dos parámetros se ubica -no es una cuestión caprichosa ni arbitraria- la necesidad imperiosa de resolver el problema durante el transcurso de 2007. Ahora, si lo que se plantea es establecer un plazo concreto en 2007, eso va a conspirar contra el hecho de que se llegue a una determinación final haciendo los esfuerzos necesarios para reunir los mayores consensos, teniendo un proyecto del Poder Ejecutivo con esas características. Eso es lo que necesitan la Caja Bancaria y el país.

Está muy claro lo que establece el proyecto. Este impuesto se agota -tal cual está expresado en el proyecto- en el momento en que se apruebe la nueva Ley Orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias, dentro de esos parámetros temporales. Entonces, ¿de dónde surge la necesidad de establecer plazos taxativos respecto a cuándo debe caducar este impuesto que se prorroga en el proyecto presentado en el día de hoy?

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: no tengo interés en polemizar sobre si el proyecto va a venir o no, sobre si hay compromiso o no; no me interesa. Simplemente, estoy diciendo que es de mala técnica legislativa establecer que un impuesto va a terminar cuando rija una ley que todavía no estamos tratando y, además, sobre la que no tenemos iniciativa. Yo me refiero a la forma y no al fondo del asunto. Creo que está mal establecer que un impuesto va a regir hasta que una ley, que nosotros no podemos votar salvo que la envíe el Poder Ejecutivo, sea aprobada. Está mal, es desprolijo, no está bien hecho, es una cosa mal hecha

desde el punto de vista legislativo. Acá estamos votando impuestos. Lo que tenemos que dar a los contribuyentes, ya sean jubilados bancarios, pensionistas o lo que sea, son certezas jurídicas, para que sepan qué van a pagar, para qué van a pagar y por cuánto tiempo lo van a pagar, si toda la vida, hasta que se derogue el impuesto por otra ley o, en su defecto, hasta una fecha determinada. Pero no se me puede venir a plantear un agravio por cuestiones que tienen que ver con el compromiso que asumió cierta persona o cierto Gobierno de mandar un proyecto al Parlamento, porque ese proyecto no está en el Parlamento. Además, la discusión no la planteamos en términos de agraviar la responsabilidad que pueda tener el Poder Ejecutivo de resolver este problema. Eso lo discutiremos cuando llegue el proyecto de ley. Reitero que esto es desprolijo, no está bien hecho y es un procedimiento inadecuado votar impuestos estableciendo que se van a derogar el día que empiece a regir una ley cuyo proyecto ni siquiera sabemos si va a venir. No ponemos en duda que sea enviado por el Poder Ejecutivo; lo que decimos es que no tenemos entre manos ese proyecto para ser analizado hoy. Lo que queremos decir es que esto es desprolijo y queremos hacer un aporte y no un agravio a algún integrante de la Comisión, endilgándole esto o corrigiéndole la plana. No; queremos que esto sea más prolijo. A nuestro juicio, la prolijidad consistiría en establecer una fecha de terminación del impuesto. Ahora, voten lo que quieran, porque los parlamentarios pueden votar lo que les parece. Pero como se trata de un impuesto, me parece que hay que respetar a los contribuyentes.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Léase un artículo sustitutivo del artículo único, presentado por el señor Diputado Trobo.

(Se lee:)

"Prorrógase lo dispuesto en la Ley N° 17.841, de 15 de octubre de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2007".

——Tiene la palabra el señor Diputado Botana.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: más allá de la desprolijidad que señala el señor Diputado Trobo, que es absolutamente cierta, acá hay algo muy claro y es que no hay nada más permanente que esta quita que el Parlamento va a votar. Esta quita se va a extender, según dice el proyecto de ley, hasta el día en que venga la reforma. Y yo pregunto: ¿la reforma para qué va a ser sino para rebajar la jubilación a los empleados bancarios? Lamentablemente, cuando el Ministerio de Economía y Finanzas, en este Gobierno y en cualquier Gobierno, manda un proyecto de reforma de una Caja no es para subir las jubilaciones, sino que siempre es con el objetivo de rebajar las jubilaciones a la gente, y más en este caso en el que la Caja Bancaria está con los días contados. El Gobierno tiene que bajar el monto de sus egresos; no tiene otra medida que proponer la rebaja de los sueldos, de las jubilaciones de los bancarios. Entonces, nada más permanente que esta quita que se le va a hacer a los bancarios.

Segundo: van tres o cuatro veces que el Gobierno pone en consideración proyectos de este tipo, en los que se involucra al gremio bancario activo y pasivo. ¿Cuándo se va a empezar a trabajar para que vuelva a tener ingresos genuinos, propios, toda esa masa de trabajadores bancarios que quedó desempleada? ¿Cuándo va a ser eso? Creo que algunos legisladores del Partido de Gobierno, algunos legisladores de nuestro Partido, algunos legisladores del Partido Colorado y el legislador del Partido Independiente hemos buscado alternativas, hemos puesto arriba de la mesa algunas propuestas para que vuelvan a tener fuentes de trabajo todos estos trabajadores que quedaron desempleados como producto de la crisis de 2002, lo cual ahondó la crisis de la Caja Bancaria. Seguimos con el mismo criterio con el que veníamos funcionando antes: el de que entre uno cada tres en el Banco de la República, el de tener alguna preferencia de carácter mínimo en algún otro lado. Pero cuando hemos puesto arriba de la mesa algunas soluciones para que sean incorporados estos trabajadores en lugares que solo pueden ser ocupados por ellos, en lugares en los que ellos aportarían valor a la actividad del Estado, ni siquiera hemos recibido la respuesta. Estaría bien que no hayamos recibido la respuesta si hubiera habido del Gobierno algún tipo de iniciativa en ese sentido.

Entonces, tómenlo como un llamadito de atención. Yo sé que hay muchas cosas que atender, pero va un año y pico de Gobierno y esa gente está sufriendo todavía por estar sin trabajo, con algún ingresito al que se le van terminando los plazos, y se le van achicando los ingresos. Muchos de ellos no han encontrado reubicación en las distintas empresas, no han encontrado reubicación en la sociedad. Creo que el Gobierno tiene que encarar proyectos serios; noso-

tros tenemos alguno a disposición. Ahí hay algún Diputado que los conoce. Creo que eso ayudaría un poco a los ingresos de la Caja Bancaria.

Simplemente esa constancia, señor Presidente: que el Gobierno se acuerde de los bancarios que están sin trabajar.

Gracias.

8.- Licencias. Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Del señor Representante Roberto Conde, en virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política, literal D) del artículo primero de la Ley N° 17.827, para asistir como Observador Electoral Internacional al acto eleccionario a desarrollarse en la República Bolivariana de Venezuela, por el período comprendido entre los días 30 de noviembre y 6 de diciembre de 2006, convocándose a la suplente siguiente, señora Ana Cardozo.

Visto la licencia por motivos personales oportunamente concedida al señor Representante Edgardo Ortuño y ante la denegatoria de los suplentes correspondientes de aceptar la convocatoria realizada, la Corte Electoral a solicitud de la Cámara, proclama nuevos suplentes y se convoca por los días 29 y 30 de noviembre de 2006, al suplente siguiente, señor Miguel Guzmán.

Del señor Representante Juan C. Souza, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 29 de noviembre de 2006, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Mario Mesa".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y seis: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito al Cuerpo que usted preside, licencia desde el 30 de noviembre al 6 de diciembre del corriente año, por razón de cumplimiento de obligaciones notorias inherentes al desempeño del cargo (art. 1º, literal D) de la Ley Nº 17.827, a efectos de concurrir invitado como observador electoral internacional a la República Bolivariana de Venezuela.

Solicito se convoque al suplente respectivo,

Sin otro particular, saluda atentamente.

ROBERTO CONDE
Representante por Canelones".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia del señor Representante por el departamento de Canelones, Roberto Conde, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, a efectos de participar como Observador Electoral Internacional, en los comicios que se desarrollarán en la República Bolivariana de Venezuela.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 30 de noviembre y 6 de diciembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004, el literal D) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia al señor Representante por el departamento de Canelones, Roberto Conde, por el período comprendido entre los días 30 de noviembre y 6 de diciembre de 2006, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, a efectos de participar como Observador Electoral Internacional, en los comicios

que se desarrollarán en la República Bolivariana de Venezuela.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 90 del Lema Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora Ana Cardozo.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Corte Electoral

Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
3115/2006
272/67
Señor Presidente:

Pongo en su conocimiento que la Corte Electoral en acuerdo celebrado el día de hoy, visto que el Representante Nacional por el departamento de Montevideo Sr. Edgardo Ortuño, electo por la Hoja de Votación número 77 del Lema Partido Encuentro Progresista- Frente Amplio - Nueva Mayoría, solicitó licencia entre los días 29 y 30 de noviembre próximo inclusive, y al haber declinado por esta vez la convocatoria los suplentes correspondientes, resolvió proclamar Representante Nacional al décimo tercer candidato señor Fernando Pereira y suplentes a los señores Claudia Palacio, Miguel Guzmán y Alberto Della Gatta. Dichas proclamaciones se hacen con carácter temporal y por el término de la licencia concedida al Representante Nacional señor Edgardo Ortuño y en el concepto de que se han cumplido las condiciones establecidas en el inciso segundo del artículo 116 de la Constitución de la República, por el artículo 3º de la Ley Nº 10.618 de 24 de mayo de 1945, con la redacción dada en el artículo 1º, por el artículo 1º de la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004, y por el inciso 3º del mismo artículo.

Saludo al señor Presidente con mi más distinguida consideración.

CARLOS URRUTY
Presidente

ANTONIO MORELL
Secretario Letrado".

Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Presente
De mi mayor consideración:

Por este intermedio comunico a usted que, por esta única vez, no acepto la convocatoria a la Cámara que usted preside.

Sin otro particular saluda muy atentamente,

Fernando Pereira."

Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Presente
De mi mayor consideración:

Por este intermedio comunico a usted que, por esta única vez, no acepto la convocatoria a la Cámara que usted preside.

Sin otro particular saluda muy atentamente,

Claudia Palacio".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, oportunamente concedida al señor Representante por el departamento de Montevideo, Edgardo Ortuño por el período comprendido entre los días 29 y 30 de noviembre de 2006.

RESULTANDO: Que los suplentes correspondientes siguientes, señora Laura Fernández, señor Gabriel Weiss, señora Eleonora Bianchi, señores Diego Pastorín, Alejandro Zavala y señora Teresita Ayestarán, no habían aceptado por esa vez la convocatoria de que fueron objeto.

CONSIDERANDO: I) Que habiéndose agotado la nómina de suplentes la Corte Electoral a solicitud de la Cámara, proclamó al señor Fernando Pereira, señora Claudia Palacio, señores Miguel Guzmán y Alberto Della Gatta, como suplentes, lo que comunicó por Oficio N° 3115/2006, de 29 de noviembre de 2006.

II) Que los suplentes proclamados señor Fernando Pereira y señora Claudia Palacio, no aceptan la convocatoria.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República y en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Acéptanse las negativas de los suplentes siguientes señor Fernando Pereira y Claudia Palacio.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la representación por el departamento de Montevideo, por

el período comprendido entre los días 29 y 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 77, del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Miguel Guzmán.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi consideración:
De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827 solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día de la fecha, por motivos personales.
Sin más, le saluda atentamente,
JUAN C. SOUZA.
Representante por Canelones".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:
En virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez, a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.
Sin más, saluda atentamente.
Yamandú Orsi".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:
En virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez, a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.
Sin más, saluda atentamente.
Matías Carámbula".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:
En virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez, a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.
Sin más, saluda atentamente.
Antonio Vadell".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Juan C. Souza.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 29 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell y el señor Pablo Naya integra la Cámara por el día de la fecha.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 29 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Canelones, Juan C. Souza.

2) Acéptanse por esta única vez, las renuncias presentadas por los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 29 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Mario Mesa.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

——La Mesa quiere señalar que en la segunda barra se encuentran los alumnos de la Escuela N° 19 de Paysandú, a quienes en nombre de la Cámara les da-

mos la bienvenida y les deseamos una buena estadía en nuestra Casa.

9.- Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias. (Prórroga de lo dispuesto por la Ley N° 17.841).

Continúa la consideración del asunto en debate.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Sesenta y cinco en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: seguramente, el tema de las Cajas forma parte de la historia de nuestro país. Yo quiero dejar constancia de lo que pienso de este tipo de organismos e instituciones. Si son organismos que funcionan para un sector de la sociedad, si cada uno de ellos vive solo de los aportes de quienes eventualmente van a ser beneficiarios, si sobrevive o se beneficia de las inversiones que hacen solo aquellos beneficiarios, realmente me parece que una vez que son autorizados a funcionar, las prestaciones, el porcentaje de ellas y la forma en que se hacen debería caber pura y exclusivamente a esas instituciones y a sus mecanismos democráticos internos, y no debería ser el Estado quien marcara cuáles son las prestaciones de cada uno de los activos de estas agremiaciones.

Sé que no es el momento para transformar esto y la historia del Uruguay no va por ese lado en este momento, pero quiero dejar explicitado este concepto porque en el futuro tendremos que hablar de estos temas: de la Caja de Profesionales Universitarios, de la Caja Notarial y de la Caja Bancaria. Si tienen un sistema separado, aparte del de la solidaridad intergeneracional que provee desde hace mucho tiempo el Estado, en buena o no tan buena forma, me parece que se tendrían que autorregular y el Estado debería estar ajeno a estos temas.

Gracias.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- Señor Presidente: hemos votado favorablemente este proyecto porque conocemos en algo la problemática de la Caja Bancaria y sus dificultades, pero también sabemos del esfuerzo que se está haciendo en inversiones en Paysandú, en nuestro departamento, para poder paliar la situación. Es así que se ha anunciado una millonaria inversión en dólares en nuestro departamento, y ojalá que dé la rentabilidad necesaria para paliar en parte la difícil situación financiera que se está atravesando.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

SEÑOR ASTI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: antes de que se pase a la votación del artículo único quiero dejar constancia, en nombre de la Comisión, de que, lamentablemente, no se transcribió exactamente el texto que fue votado en Comisión. En nuestro informe dijimos que había una diferencia simplemente de texto, que no cambia el fondo del asunto, ya que cuando el proyecto se refería al plazo hasta el cual va a regir esta prórroga, el texto original que nos enviaba el Poder Ejecutivo decía "[...] hasta la entrada en vigencia de la futura ley orgánica [...]", y nosotros, en Comisión, optamos por establecer "[...] hasta la entrada en vigencia de una nueva ley orgánica [...]". Lamentablemente, esto no fue transcripto en el informe de la Comisión, pero así fue aprobado y los demás miembros así lo aceptaron.

Quería dejar esta constancia para que se vote el artículo con esta redacción.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: me he quedado con la impresión de que lo que acaba

de plantear el señor miembro informante es un nuevo sustitutivo, con una redacción que no fue la que vino de Comisión, sino la que debió haber venido según el criterio de la mayoría. Si es así, entiendo que habrá que someterlo a votación como un nuevo artículo sustitutivo adicional al que presentara el señor Diputado Trobo.

SEÑOR ASTI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: realmente se trató de una omisión al transcribir lo resuelto por la Comisión. El texto que acabo de leer es el aprobado por la Comisión y no un artículo sustitutivo.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- La Mesa consulta a la Comisión si lo acepta de esa manera.

(Apoyados)

——Léase el artículo único del proyecto con el texto citado por el señor Diputado Asti.

(Se lee:)

"Prorrógase lo dispuesto en la Ley Nº 17.841, de 15 de octubre de 2004, hasta la entrada en vigencia de una nueva ley orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias".

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en setenta y uno: AFIRMATIVA.

SEÑOR TROBO.- ¡Que se rectifique la votación!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a rectificar la votación.

(Se vota)

——Setenta en setenta y dos: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

VARIOS SEÑORES REPRESENTANTES.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va votar.

(Se vota)

——Sesenta y siete en setenta y uno: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"**Artículo Único.-** Prorrógase lo dispuesto en la Ley Nº 17.841, de 15 de octubre de 2004, hasta la entrada en vigencia de una nueva ley orgánica de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias".

10.- Comisión Investigadora para estudiar y pronunciarse sobre la legalidad, oportunidad y conveniencia de gastos realizados por determinados entes autónomos y servicios descentralizados entre el 1° de marzo de 2000 y el 1° de marzo de 2005. (Prórroga de plazo).

——Dese cuenta de una moción presentada por los señores Diputados Bernini, Brenta y Pozzi.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se prorrogue el plazo de las actuaciones de la Comisión Investigadora para estudiar y pronunciarse sobre la legalidad, oportunidad y conveniencia de gastos realizados por determinados entes autónomos y servicios descentralizados entre el 1° de marzo de 2000 y el 1° de marzo de 2005, hasta el día 3 de mayo de 2007".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y nueve en setenta y dos: AFIRMATIVA.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: simplemente, quiero hacer referencia a una cuestión de forma.

Cuando se pasó para el día de hoy la sesión que ayer no tuvo lugar, la moción que se presentó estaba firmada solo por integrantes del Frente Amplio. Los que estamos ajenos a la coordinación tenemos que recurrir a los coordinadores, quienes nos dicen que no se coordinó. En este caso, habría sido bueno que la moción para que se prorrogue el plazo de esta Comisión Investigadora también se hubiera coordinado y

llevara la firma de integrantes de los demás partidos. Pero igual la votamos con gusto.

Esa onda de empezar a firmar solo por un lado es lo que nosotros criticamos, creo que con un poco de razón. Históricamente, en los temas de forma, de prórrogas de plazos de Comisiones, de traslado de una sesión de un día para el otro, firmamos todos. Si hay acuerdo, como en este caso -se vio que votamos todos-, firmamos todos.

Digo esto para que no se haga costumbre, nada más.

Muchas gracias.

SEÑOR VARELA NESTIER.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR VARELA NESTIER.- Señor Presidente: simplemente quiero hacer una aclaración sobre lo que el señor Diputado Lacalle Pou señalaba, porque, en realidad, no es así.

En la moción que se firmó en el día de ayer figura un Diputado del Partido Nacional que hoy no pudo ser nombrado porque no está en Sala debido a que está de licencia. En el día de ayer se recogieron las firmas de los integrantes de la Comisión que estaban en Sala, buscando la firma de todos los partidos.

No hubo ninguna actitud del Frente Amplio de tratar de hacer no sé qué cosa con sus mayorías; simplemente se siguió el procedimiento normal, pero no se pudo leer la mencionada firma.

11.- Gobiernos Departamentales. (Autorización para que adopten las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios para promover el desarrollo local y la reactivación del país).

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Gobiernos Departamentales. (Autorización para que adopten las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios para promover el desarrollo local y la reactivación del país)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. N°639

"CÁMARA DE SENADORES

La Cámara de Senadores en sesión de hoy ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Facúltase a los Gobiernos Departamentales, conforme a lo dispuesto por el inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República, a adoptar todas las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí, o con el Poder Ejecutivo, Entes Autónomos o Servicios Descentralizados, la organización y prestación de servicios y actividades propias y comunes, tanto en sus respectivos territorios como en la forma regional o interdepartamental.

Artículo 2º.- La gestión e implementación de los acuerdos de carácter departamental, interdepartamental o regional, que se celebren conforme a lo dispuesto en el artículo precedente, podrá ser realizada por empresas públicas o por personas públicas no estatales, creadas por ley nacional y en cuyos directorios podrán estar representados además de las entidades nacionales o departamentales que las promuevan, representantes de entidades privadas vinculadas notoriamente a las áreas que constituyen la materia objeto de la gestión.

Artículo 3º.- Las Intendencias, con acuerdo de la respectiva Junta otorgada por mayoría absoluta de componentes, en materias de su competencia departamental, podrán participar en la ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas, cuando concurra para ello el libre consentimiento de las partes y bajo las condiciones que se convengan previamente.

La atribución otorgada en el presente artículo solo se considerará vigente a partir de la autorización concedida por la ley en cada caso, a iniciativa del respectivo Gobierno Departamental.

Artículo 4º.- Sin perjuicio de los controles constitucionales o legales que correspondieren, la iniciativa a elevar al Parlamento por los Gobiernos Departamentales respecto a las operaciones a que refiere el artículo 3º de la presente ley, deberá especificar los controles contables y de gestión que se establezcan para las mismas.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 9 de mayo de 2006.

RODOLFO NIN NOVOA
Presidente

HUGO RODRÍGUEZ FILIPPINI
Secretario".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

SEÑOR CÁNEPA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CÁNEPA.- Señor Presidente: voy comenzar el tratamiento de este proyecto de ley pidiendo disculpas a los compañeros colegas de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración -he hablado personalmente con ellos, pero lo reiteraré aquí- porque por un error que solo puede atribuirse a mi persona, si bien el informe estaba realizado, no llegó a la Secretaría en tiempo y forma y, por lo tanto, no integra el proyecto que será repartido a todos los integrantes del Cuerpo. De todas maneras, acordamos con los miembros de la Comisión de todos los partidos tratar en el día de hoy este proyecto.

A su vez, anunciamos que propondremos un artículo sustitutivo -después haré un "racconto" del porqué- del artículo 3°.

Este es un tema que hemos conversado personalmente con las señoras y señores Diputados que integran la Comisión, pero es de orden dejar constancia en la versión taquigráfica de esta sesión de que, gracias a la cortesía de los demás miembros de la Comisión y de los integrantes de la oposición en particular, podemos seguir tratando este proyecto de ley en el día de hoy, con acuerdos.

Por otra parte, como no tenemos un informe, vamos a tratar de ser telegráficos en la exposición.

En primer lugar, este es un proyecto de ley muy importante que reglamenta el inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República. Este artículo fue introducido en la reforma constitucional del año 1996; por lo tanto, es relativamente nuevo en nuestro ordenamiento jurídico.

Este artículo, que tuvo la aprobación de nuestra ciudadanía y, por lo tanto, es parte integrante de la Carta Magna, establece los mecanismos para que los Gobiernos Departamentales puedan asociarse y ejecutar emprendimientos con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados que impliquen prestación de servicios y actividades propias o comunes, tanto en sus territorios respectivos como en forma regional o interdepartamental; este es uno de los cambios importantes que establece este inciso quinto.

Quiero recordar que en el año 1998 el Congreso de Intendentes ya estaba planteando la inquietud de reglamentar el artículo 262 de la Constitución de la República.

La iniciativa de un proyecto de regulación o de reglamentación del artículo 262 la tuvo en el año 2000 la bancada del Partido Nacional en el Senado de la República, con un proyecto muy similar al actual, que fue presentado en el año 2005 por la bancada del Frente Amplio en el Senado de la República. El proyecto que hoy está a consideración del Cuerpo tiene, en los artículos 1° y 2°, similitudes muy importantes con los del proyecto original, y difiere en los artículos 3° y 4°.

Quiero dejar claro que el proyecto fue aprobado en general por todos los miembros de la Comisión, pero fue votado con salvedades, porque los integrantes del Partido Nacional no acompañaron el artículo 3°; serán ellos quienes seguramente explicarán las razones y argumentos que dieron en Comisión. Entonces, quiero dejar constancia de que el artículo 3° fue aprobado por mayoría, pero no por la unanimidad de la Comisión, como ocurrió con el resto de los artículos y con la votación en general.

Aquí hay un acuerdo político básico de todos los partidos: la necesidad de reglamentar este artículo para generar un instrumento y dar un mecanismo a los Gobiernos Departamentales para el desarrollo regional, departamental e interdepartamental. Este instrumento es sustancial porque promueve los mecanismos de asociación y la ejecución de determinados contratos para ciertas actividades que son muy importantes para ese desarrollo regional y departamental. Hay un acuerdo total y absoluto; el problema se basaba en cómo era el instrumento.

En el Senado se llevaron adelante algunas discusiones constitucionales, y este proyecto tuvo varias

modificaciones en Sala. Entre ellas, el artículo 3° fue modificado, fundamentalmente en algunas expresiones. En ese momento, como el Senado tenía la suerte de tener la presencia del doctor Aguirre -como suplente del doctor Larrañaga-, prestigioso constitucionalista, se modificaron algunos de los puntos del proyecto. Entre ellos, se clarificó el artículo 3°, que establece que las Intendencias, con la anuencia de la respectiva Junta Departamental por mayoría absoluta de sus miembros, podrán realizar asociaciones o ejecuciones de contratos cuando concurra para ello el libre consentimiento de las partes y bajo las condiciones que se convengan previamente.

Lo nuevo es que la atribución otorgada por esta norma a esos Gobiernos Departamentales para esas asociaciones con personas jurídicas o para esa ejecución de contratos deberá pasar por el Parlamento para que la vigencia de esos acuerdos tenga una ley habilitante para cada caso.

A su vez, la propuesta será elevada por ese Gobierno Departamental, entendiendo por la acepción de "Gobierno Departamental" la conjunción de la voluntad de la Junta Departamental y del Intendente; así es como la Constitución define al Gobierno Departamental.

Los artículos 1° y 2° no conllevan mucha complicación. Básicamente, el artículo 1° establece la posibilidad de que los Gobiernos Departamentales adopten todas las formas jurídicas necesarias para acordar, en lo que ya es una facultad constitucional que establece el inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República, entre sí o con el Poder Ejecutivo, así como con los entes autónomos y los servicios descentralizados, la prestación de servicios y actividades propias o comunes, dentro del respectivo territorio o en forma regional o interdepartamental.

Lo que establece la norma al reglamentarlo es la habilitación a los Gobiernos Departamentales de todas las formas jurídicas necesarias.

El artículo 2° establece la forma de ejecución o de implementación directa que va a tener esa atribución que estamos dando por el artículo 1° para la reglamentación del inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República.

Por último -antes de referirme al artículo 3°-, el artículo 4° establece: "Sin perjuicio de los controles constitucionales o legales que correspondieren, la iniciativa [...] respecto a las operaciones a que refiere el artículo 3° de la presente ley, deberá especificar los controles contables y de gestión que se establezcan para las mismas".

Hemos dicho en Comisión -también ha sido discutido en la consideración en Sala en el Senado- que, a nuestro entender, se establece claramente que a este tipo de emprendimientos está alcanzado, sin discusión, por el control del Tribunal de Cuentas y de la Auditoría General de la Nación en lo que corresponda; en particular, del Tribunal de Cuentas en cuanto al control de la legalidad del gasto. Entendemos e interpretamos que no hay ninguna discusión al respecto, y de acuerdo con una interpretación armónica del alcance de los artículos 188 y 185 de la Constitución de la República, sin duda el Tribunal de Cuentas es un órgano de contralor que debe controlar este tipo de emprendimientos, cualquiera sea su forma jurídica, conforme con el artículo 262 de la Carta.

En el Senado de la República y también en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración se planteó otra discusión, que va más allá de la mayoría que se exige en el artículo 3° para habilitar esa propuesta en los Gobiernos Departamentales. Recordemos que el propio artículo establece, a propuesta del propio Partido Nacional en el Senado, que haya una ley habilitante para cada propuesta que tenga la anuencia del Gobierno Departamental, o sea, de la Junta Departamental conjuntamente con el Intendente.

Con respecto a las mayorías, que es el punto de discordia, luego explicaré, en otra intervención -ya que no dispongo ahora del tiempo suficiente-, por qué creemos que es suficiente la mayoría absoluta, porque debemos recordar que esta también es una mayoría especial -tanto a nivel constitucional como legal-, y una mayoría simple, que es la mitad más uno de los miembros presentes, no es una mayoría absoluta. En ese caso, entendemos que la discusión constitucional, en la que algunos sostenían que el artículo 185, en armonía con el artículo 188, implicaba que en el dominio comercial e industrial del Estado la única forma jurídica habilitada por la Constitución eran el Estado como persona pública mayor y los entes autónomos y servicios descentralizados, posición sostenida por algunos Senadores de la oposición, no del Partido Nacional sino del Partido Colorado...

(Murmullos.- Campana de orden)

——Entiendo que esto aburra mucho a la Cámara, pero igualmente considero importante que se permita establecer nuestra posición al respecto, a fin de que se conozca la voluntad y el espíritu del legislador o, por lo menos, de la bancada de Gobierno.

Había una posición de que la interpretación armónica del artículo 185 con el 188 impediría la posibilidad de reglamentar este artículo 262, más allá de lo que establecen los artículos 1° y 2° de este proyecto de ley. Nosotros consideramos que esta posición, por lo menos, no es compartible; no digo equivocada, porque podrían existir posiciones distintas.

En ese sentido, en los pocos minutos que me quedan voy a citar la posición que tienen los doctores Mariano Brito y Delpiazzo, eminentes administrativistas, quienes han explicado que, en su opinión, no es un "numerum clausus", o sea que lo que se establece en los artículos 185 y 188 no es una forma jurídica cerrada. Además, citan otros argumentos constitucionales que establecen otras posibilidades, como por ejemplo el numeral 17) del artículo 85, al determinar que se pueden crear monopolios no solo a nivel nacional, sino también departamental. Si bien no es lo que estamos tratando, el argumento de estos juristas establece que si la Carta prevé la posibilidad de crear un monopolio a nivel departamental y habilita al Parlamento a votar una ley que reglamente el numeral 17) del artículo 85 de la Constitución, y el monopolio no queda librado a que sea exclusivamente público, porque no lo dispone la propia Constitución, el Estado y los Gobiernos Departamentales pueden actuar en el campo de la actividad privada -es decir, comercial e industrial-, y si lo pueden hacer en forma monopólica también lo podrán hacer en concurrencia con asociación privada en temas que no sean monopólicos, para la interpretación armónica del texto constitucional de acuerdo con el artículo 188. Esto también figura en un trabajo del doctor Álvaro Ricchino, otro constitucionalista y administrativista, alumno y seguidor de los catedráticos que cité anteriormente, profesores reconocidos en la materia.

Se podrá discutir constitucionalmente este tema, pero es claro que el legislador puede optar entre las distintas doctrinas. No existe una posición acabada y única respecto a este punto. En nuestra opinión, es meridianamente claro que no existe ninguna restricción constitucional para interpretar y legislar con respecto a este artículo 262 y dar la potestad a un Gobierno Departamental -como establecen los artículos 1° y 2°- para asociarse, asumiendo cualquier forma jurídica -la que considere necesaria y la mejor para cada caso-, con los entes autónomos y servicios descentralizados a nivel nacional.

A su vez, creemos que el artículo 3° es muy claro. La posibilidad de asociaciones jurídicas o ejecuciones de contratos para el desarrollo departamental, interdepartamental o regional, como lo prevé el inciso quinto del artículo 262 de la Constitución, no va en menoscabo de nuestra Carta Magna, pues estamos cumpliendo fielmente lo que fue el mandato de la reforma de 1996, que introdujo este artículo con una clara voluntad de dar instrumentos nuevos a los Gobiernos Departamentales para el desarrollo regional e interdepartamental.

Presentaremos un artículo sustitutivo de este artículo 3°, que seguramente no contempla la salvedad que hicieron en Sala algunos integrantes del Partido Nacional, miembros de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, sino que modifica alguna redacción y otros temas conceptuales para salvar detalles que nos advirtieron ciertos informes, por la posibilidad de que se interpretara en forma restrictiva este artículo 3° tal como está redactado y como lo aprobamos en la Comisión.

Pido a la Cámara un minuto más de paciencia para leer este artículo sustitutivo: "Las Intendencias, con acuerdo de la respectiva Junta Departamental" -este es el primer cambio que introducimos en el proyecto que vino del Senado; establecemos "Junta Departamental" por una cuestión de técnica legislativa, ya que el órgano Junta no existe y lo correcto es emplear el "nomen iuris" constitucional- "otorgado por mayoría absoluta de sus miembros," -no de componentes, porque tampoco existe la terminología "componentes" a nivel constitucional; el artículo 263 de la Carta habla claramente de treinta y un miembros de la Junta Departamental y no de componentes, lo que puede confundir cualquier interpretación posterior del artículo- "en materias de su competencia departamental, podrán participar en la ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas que promuevan el desarrollo departamental, interdepartamental o regional, cuando concurra para ello el libre consentimiento de las partes y bajo las condiciones que se convengan previamente.- La atribución otorgada en el presente artículo solo se considerará vigente a partir

de la autorización concedida por la ley en cada caso, a iniciativa del respectivo Gobierno Departamental".

Como se notará, el agregado, que es a partir de "asociaciones con personas jurídicas que promuevan el desarrollo departamental, interdepartamental o regional", se introdujo porque se nos advirtió posteriormente que si bien era discutible que lo quisiéramos aclarar específicamente en el artículo 3° -lamento que me tenga que exceder un minuto de mi tiempo, pero agradezco a la Cámara que tenga la indulgencia de permitirme redondear mi idea-, en el Senado se introdujeron varias modificaciones en Sala -no una, sino muchas- y el señor Senador Gallinal, en aras de resolver un problema en torno del término "emprendimiento" -que generó una gran discusión doctrinaria y constitucional con respecto a si era correcto utilizarlo-, propuso un intermedio en el que los Senadores se pusieron de acuerdo y a propuesta del Partido Nacional se llegó a la actual redacción, que establece "ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas". Pese a que esto fue acordado por todos, y así fue entendido en la Comisión, se podría interpretar que el texto es restrictivo, lo que podría causar problemas en el futuro.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Por ejemplo, "ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas", desde el punto de vista jurídico, es restrictivo y podría significar cualquier cosa a nivel de la Intendencia, lo que nos podría llevar a un absurdo absolutamente kafkiano, en el sentido de que para cualquier ejecución de contrato de la Intendencia, sea el alquiler de un local, dar en comodato o una licitación, es decir, para cualquier tema menor que no implique un desarrollo importante en el departamento, alguien podría sostener que se estaría violando la ley si no se pasara por una autorización legal de este Parlamento.

Para salvar esta dificultad se agrega "que promuevan el desarrollo departamental, interdepartamental o regional", porque esto refleja claramente la voluntad del legislador en el sentido de que la norma refiere a los emprendimientos que tengan una envergadura tal que necesiten el examen de este Parlamento para poder definir si esas iniciativas están dentro del marco general del desarrollo nacional.

Me he excedido de tiempo, y agradezco a la Cámara y a la Mesa la indulgencia que han tenido.

Me han quedado temas en el tintero porque no tuve el tiempo suficiente, pero seguramente tendré la posibilidad, a través de alguna interrupción o aclaración, de continuar estar intervención.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Lacalle Pou.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: estos son los proyectos de ley que hacen que a uno se le encienda la luz roja. Como reconocía el señor Diputado Cánepa, deberíamos tener el informe aquí, y no está. Todos aceptamos tratarlo igualmente, lo que no significa que lo vamos a dejar pasar como un proyecto común y corriente, porque no hay informe pero es un proyecto de suma importancia, sobre todo cuando nos ubicamos en el país que tenemos hoy y las tendencias que aquí han predominado.

Como nacionalista, cuando se me propone que los Gobiernos Departamentales empiecen a conformar, con el Poder Ejecutivo, con los entes autónomos y con los servicios descentralizados, personas jurídicas distintas a las que son; cuando hay una tendencia al estatismo; cuando la fuerza que gobierna, históricamente -aunque ahora, en una actitud algo camaleónica, en algunos sentidos está cambiando- ha marcado que la economía debe ser dirigida o primada por lo que se llama Estado -en nuestro país de dimensiones sobreabundantes-, a mí se me prende la luz roja. Entonces, es un proyecto de suma importancia.

Al artículo 262 de la Constitución hay que estirarlo bastante para que en él entre la conformación de personas jurídicas distintas, porque no lo dice el quinto inciso. Dice: "Los Gobiernos Departamentales podrán acordar, entre sí y con el Poder Ejecutivo, así como con los Entes Autónomos y los Servicios Descentralizados, la organización y la prestación de servicios y actividades propias o comunes [...]". Tal vez donde dice organización se cree que se habla de una conformación jurídica nueva. Creo que el término organización fue mucho más laxo y sencillo, refiriéndose a coordinar u organizar, y no a una organización jurídica. Pero toleremos que esto sea así y que se acepte que para la consecución de determinados fines se procede a la conformación de una asociación, eso que hace tan poco tiempo era mala palabra y estaba en muchos muros. Esto es una asociación.

Pero tenemos que ir atenuando un poco la luz roja. ¿Cómo la atenuamos? ¿Cómo se le genera a uno cierta tranquilidad? En el mismo artículo, el que vamos a votar, dice "actividades propias y comunes", y sobre eso me gustaría hacer una pregunta al señor Diputado que ha hecho el informe o al Partido al que él pertenece. Cuando vinieron a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración a explicar este proyecto de ley, fue muy entretenido, porque había un frentista, un blanco y un colorado.

Entonces, cuando uno hacía esta pregunta, había matices en las respuestas. Quien contestó en forma más categórica fue una persona de la Administración Municipal de Rivera. Cuando le preguntamos si esto significaba que su Intendencia -por ejemplo- o cualquier otra se podría asociar para establecer una zona franca, fue contundente y dijo que esto no hacía a las actividades propias y comunes a las que aquí se hace referencia. A mí se me empezó a apagar un poco la luz roja. Pero no podemos dejar de estudiar un caso que hoy está vigente en nuestro país: el que sucede en el departamento fernandino. Después de ese aborto jurídico que fue la constitucionalidad o la vuelta atrás en la reforma constitucional sobre el agua -no vamos a volver sobre este tema-, se genera una sociedad extraña -cuya figura jurídica no conozco- y en la cual la Intendencia Municipal de Maldonado tiene arte y parte, que es la que está cumpliendo con el suministro de agua.

Entonces, entre otras cosas, pregunto si está entre las actividades comunes de los Gobiernos Municipales el suministro de agua potable, porque en muchos departamentos sí está el saneamiento, pero no el suministro de agua potable. Entonces, ¿hasta dónde va esa fina línea que separa las actividades comunes de las que no lo son? Por eso, me gustaría que la Cámara dejara en claro que el suministro de agua no corre entre las actividades propias y comunes de los Gobiernos Departamentales. Como dije al principio, como se tiende al estatismo, tengo temor o no me parece conveniente -por llamarlo de alguna manera más diplomática- que avancen los Gobiernos Municipales, de cualquier signo: blancos, del Frente Amplio o colorados. No es que esto me guste para San José, y no para Rivera o para Canelones. No; no me gusta. Porque cuando vienen estas leyes -dentro de un rato vamos a tratar otra- funcionamos como si fuéramos una república federal, en la cual los Intendentes se juntan, cada uno con sus intereses regionales, y mandan al Parlamento un proyecto de ley. En lo personal, creo que tengo la obligación de no ceder a los intereses partidarios en cada departamento, sino que debemos pensar el país como uno, que es la forma jurídica que nos hemos dado en la Constitución.

Este proyecto de ley establece no solo lo que pueden hacer, sino que les da la forma, que es casi tan importante -me voy a referir a un artículo que hace a la cuestión y voy a explicar por qué-, porque estas asociaciones, para cumplir los fines propios y comunes, muchas veces sobrepasan el ejercicio municipal. Por ejemplo, si mañana se elabora un plan para la disposición final de los residuos en el departamento de Maldonado, no se otorga una concesión, una figura jurídica o un mecanismo para que dure cuatro o cinco años, por lo costoso que es. La prueba la tienen Montevideo y Canelones; cuando se hacen esas proyecciones relativas, por ejemplo, a la recolección de la basura: deben ser planificadas a largo plazo y exceden el quinquenio por el cual es electo un Gobierno.

Entonces, nos parecía sensato -así lo planteamos en la Comisión- que se exigieran mayorías especiales, no la que dice el señor Diputado Cánepa, porque todos somos grandes y entendemos que, por más que se exija una mayoría especial en la Junta Departamental -por lo menos hasta hace un rato, el partido que gobierna tenía la mayoría absoluta de componentes-, eso no va a significar nada.

Estas nuevas personas jurídicas pueden establecerse por diez o quince años por la sola voluntad de un partido político, lo que ha sido recurrente en estos días. Yo no pido unanimidades; no me gustan y no creo que los países deban moverse por ellas, pero sí por consensos. Los consensos son mayorías ampliadas. ¿Por qué? Porque sobrepasan la barrera partidaria. Por eso pedíamos que fueran dos tercios de componentes de las Juntas Departamentales. Lo sugerimos y creo que el Intendente de Lavalleja estuvo de acuerdo. El representante del Gobierno Departamental de Montevideo, que era un asesor, hizo unos "dribblings", unas moñas y no contestó, y el de Rivera agachó la cabeza. Fue un uno a cero, y los otros dos no se manifestaron.

Me parece que sería lógico -lo sugiero- que aquí se diga que aquellos emprendimientos que superen el término del período de Gobierno requieran la aprobación por dos tercios de votos. Cada uno se hará cargo de su Gobierno en los cinco años correspondientes,

pero si va más allá, hasta por la salud del propio gobernante, me gustaría que hubiera un consenso mayor. Ellos nos decían: "No, pará, pará; mirá que esto va a la Cámara de Diputados". Me quedé mucho más tranquilo. En la Cámara de Diputados también hay mayorías. Y me dicen: "Bueno, no sabés qué va a pasar en el futuro". Ojalá que en el futuro no sea lo mismo, pero yo tengo la obligación de legislar al día de hoy, dentro de un año y dentro de dos años. Es decir: si la democracia funciona, como todos queremos, esta Casa va a permanecer así; capaz que con más apertura de mente de unos y de otros, de propios y ajenos, pero va a funcionar con la misma mayoría.

Se me dirá que son temas de forma, pero en ellos la forma es casi tan importante como el contenido. Es como un vaso de agua, señor Presidente. Si yo rompo el vaso, se cae el agua; y ahí tendremos que decir qué es más importante, si el vaso o el agua. En este caso van de la mano. Y sugerimos al Partido al que pertenece el señor Diputado que hizo el informe que revea esto. Si esto ya vuelve al Senado, ¿no es lógica la propuesta? La reitero, por si no me expliqué bien o alguno no la entendió: que siempre se exija una mayoría especial, de dos tercios de la Junta Departamental, o que en los casos en que estos servicios o estas asociaciones sobrepasen el período de Gobierno, se exijan dos tercios de votos.

Por ahí terminan nuestras luces rojas, que habrá notado la Cámara que hacen a gran parte del esqueleto y al fondo de estos proyectos de ley.

Muchas gracias.

SEÑOR CÁNEPA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CÁNEPA.- Señor Presidente: estuve tentado de pedir una interrupción.

En primer lugar, quiero dejar claros algunos temas. Hay una parte en la que estoy de acuerdo con el señor Diputado Lacalle Pou. Esto no es un cheque en blanco para cualquier cosa, para cualquier tipo de emprendimiento; tiene su propio límite y lo establece el marco constitucional del artículo 262 y el propio proyecto de ley, cuando dice: "actividades propias y comunes"; lo que exceda del marco de estas -en lo que se quiera asociar o ejecutar un contrato con privados o en el marco de los artículos 1° y 2° de este proyecto- no podrá ser del alcance del Gobierno Departamental. Tal como contestaron algunos asesores a la pregunta que le hicieron quienes nos acompañaron en la Comisión, en mi opinión está muy claro que el ejemplo que ponía el señor Diputado Lacalle Pou está fuera de las potestades de un Gobierno Departamental para este tema.

Con respecto a las mayorías, que es un debate que se dio, quiero hacer dos o tres comentarios. Digo con todo respeto que, más allá de la picardía, parecería que el señor Diputado Lacalle Pou no tiene confianza en que la mayoría absoluta seguirá. Y está bien legislar pensando en que puede haber mayorías absolutas o no. Pero él mismo lo dijo. Yo quiero decir algo muy claro. Esto lo digo en forma personal -aunque creo que hablo en nombre de todos mis compañeros de bancada- para no arriesgar opiniones. Yo legislo en función de lo que pienso y no soy un escribiente de los diecinueve Intendentes ni de lo que me digan los ocho frenteamplistas. El Congreso de Intendentes no legisla este proyecto de ley, por más que fue el Partido Nacional el que presentó en el año 2000 un proyecto redactado por el Congreso de Intendentes en el año 1998. Está bien que se atienda y se escuche a un Congreso que tiene rango constitucional desde el año 1996, pero comparto el pedido de que haya una ley habilitante para cada uno de estos emprendimientos, que podrán ser propuestos por los Gobiernos Departamentales y que deberán pasar por el Parlamento, porque es este Cuerpo el que tiene que controlar si esos emprendimientos cumplen con los objetivos de desarrollo nacional.

El señor Diputado Lacalle Pou dice que nosotros tenemos la responsabilidad de pensar en el país como un todo y no solo teniendo en cuenta los intereses de cada uno de los departamentos, de cada una de las regiones. También comparto ese punto de vista del señor Diputado Lacalle Pou. Ahora bien; lo digo con claridad y con todo respeto: se podrá discutir que como actualmente hay una realidad política concreta, la mayoría absoluta no alcanza, pero sí una mayoría especial. Mañana, si otro partido político obtiene dos tercios de votos, iremos a la mayoría de nueve décimos, copiando al Frente Amplio. Mire que nosotros tenemos experiencia en los nueve décimos. En mi opinión -no sé lo que opinan los demás colegas del Frente Amplio-, digo que no son buenos los

nueve décimos, pero si seguimos así, vamos a terminar con problemas. Lo que digo es con respeto a nosotros mismos; por lo menos digo que se nos respete. ¿Cómo se nos dice acá que esto está hecho para que mañana algunas iniciativas o propuestas de algunos Gobiernos Departamentales sean aprobadas y otras no? No creo que sea así, y lo digo con sinceridad.

En segundo término, se nos dice que se le da al Intendente, cuando gana la elección, la mayoría absoluta en las Juntas Departamentales; lo dice la propia Constitución y es verdad. Pero la realidad política nos indica que la mayoría absoluta es del lema y no del Intendente. Si se utiliza la casuística para analizar este tema, se podrá observar que en las Juntas Departamentales de nuestro país -de todos, incluido las nuestras- no es automática la mayoría absoluta de un Intendente porque el lema la tenga; si no, pregúntenle a los señores Diputados de los departamentos en que el Frente Amplio es Gobierno o a los de los departamentos en que el Partido Nacional o el Partido Colorado son Gobierno. La mayoría absoluta que establece la Constitución es para el lema; no necesariamente es una mayoría absoluta para el Intendente en cada uno de los temas. Es bastante complejo conseguir esa mayoría absoluta en la Junta Departamental. Pero ni siquiera esto termina ahí. Es una mayoría absoluta para luego presentar una iniciativa, que se plantea a nivel de propuesta y debe pasar por este Parlamento. Se podrá decir que no es suficiente, pero creo que en la arquitectura institucional prevista en el artículo 3° tenemos las salvaguardas suficientes para que funcione la propuesta, el nacimiento a nivel local o interdepartamental, y termine en el Parlamento.

Muchas gracias.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: no sé de dónde se desprendió que yo dije que se iban a aceptar unas y otras no; al contrario. Lo que yo dije fue que no me gustaba la fórmula en concreto o en general para cualquier Gobierno Municipal. Pongamos un ejemplo de lo que se dice aquí de las garantías suficientes. La Intendencia Municipal de Maldonado -y el caso lo conoce bien el Partido del señor Diputado Cánepa- decide tomar para sí o asociarse finalmente para cumplir con el servicio de agua potable. Entonces, se reúne la Mesa Política del Frente Amplio de Maldonado y vota que sería bueno que el Gobierno Municipal tomara para sí ese suministro. O sea, van a la Junta Departamental y dicen a los Ediles del Gobierno: "Muchachos, vamos a arrancar con esto. ¿Qué les parece?". Y llegan a un acuerdo. No necesitan ir a la bancada del Partido Nacional o a la del Partido Colorado; no necesitan ir a ningún otro lado. Los dieciséis o más votos que tenga el Frente Amplio en la Junta Departamental alcanzan. Ellos dicen: "No, no, pero está la garantía del Parlamento". Y se reúne la Mesa Política del Frente Amplio, la bancada o el órgano que sea, y dice: "Muchachos, vamos a prenderle cartucho a esto que nos mandó la Junta Departamental de Maldonado, que es el suministro de agua potable por parte de la Intendencia, para lo cual se va a asociar". Y no necesitan levantar un teléfono para hablar con la otra mitad del país, representada por el Partido Nacional, por el Partido Independiente y por el Partido Colorado.

Entonces, las garantías no son reales; establecen pasos burocráticos, pero no fijan controles. El ejemplo que acabo de mencionar para Maldonado, si les gusta, lo pongo para San José, para Durazno, para Artigas y para Rivera. Nadie nació ayer: si se estableció una mayoría absoluta, se pensó y se miró un poquito antes la composición que establece la Constitución por las bancas que se otorgan a quien gana las elecciones municipales. No dije que era porque se aceptaba unas y otras no. Al contrario: dije que todos los que estamos acá y en las Juntas Departamentales podemos opinar sobre esos temas. Y adviértase qué desprendimiento, que lo dice quien hasta el momento tiene más Intendencias que los demás.

12.- Licencias.

Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar la solicitud de licencia del señor Representante José Luis Blasina, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 29 y 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Artigas Melgarejo".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta en cincuenta y uno: AFIRMATIVA.

Queda convocado el suplente correspondiente y se le invita a pasar a Sala.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito se sirva concederme el uso de licencia, los días 29 y 30 de noviembre de 2006, por motivos particulares.

Pido se convoque al suplente respectivo.

Saluda atentamente,

JOSÉ L. BLASINA
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

El que suscribe Juan Silveira, en mi calidad de suplente del señor Representante Nacional, José Luis Blasina, quien ha solicitado, licencia entre los días 29 y 30 del 2006, comunico a usted que me encuentro imposibilitado por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocado por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Juan Silveira".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, José Luis Blasina.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 29 y 30 de noviembre de 2006.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Juan Silveira.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 29 y 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, José Luis Blasina.

2) Acéptase, por esta única vez, la negativa presentada por el suplente siguiente, señor Juan Silveira.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 90 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Artigas Melgarejo.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

13.- Gobiernos Departamentales. (Autorización para que adopten las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios para promover el desarrollo local y la reactivación del país).

——Continúa la consideración del asunto en debate.

Tiene la palabra el señor Diputado Longo Fonsalías.

SEÑOR LONGO FONSALÍAS.- Señor Presidente: quiero hacer una consulta a los miembros de la Comisión con respecto a la redacción del artículo 3°. Como no pude participar en todas las sesiones, no estuve cuando se discutió el proyecto y aprovecho la oportunidad de que se le realizará alguna modificación para hacer esta consulta.

El artículo 3° establece: "Las Intendencias, con acuerdo de la respectiva Junta otorgada por mayoría absoluta de componentes, en materias de su competencia departamental, podrán participar en la ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas [...]". Stricto sensu, el término "ejecución" significa cumplir con lo que se establece en los contratos; es ejecutar el contrato y no así otorgarlo o consentir en los términos. Quería saber si la redacción y el espíritu de los integrantes de esta Comisión y de quienes redactaron el texto es que los Gobiernos Departamentales y las Intendencias puedan participar nada más que en la ejecución simple y pura del contrato y no en su otorgamiento. Hay una diferencia jurídica muy grande, muy importante, que sería bueno aclarar.

SEÑOR CÁNEPA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CÁNEPA.- Señor Presidente: con respecto a la observación que hace el señor Diputado Longo Fonsalías, como dije en mi primera intervención, la redacción del inciso primero del artículo 3° surge de una propuesta del señor Senador Gallinal, con acuerdo de todos, y venía de una larga discusión con respecto a qué término establecer para no violentar el artículo 185 de la Constitución, que establece que el dominio industrial y comercial del Estado será administrado bajo el formato jurídico de ente autónomo y servicio descentralizado, y el artículo 188, que es el que refiere a la economía mixta o prevé la posibilidad de habilitar la asociación con capitales privados por parte del Estado.

En esta discusión -que no voy a rever aquí por el poco tiempo que tengo y porque quizás no sea lo mejor- se deja "ejecución" del contrato. Por ejemplo, cuando sale una licitación, posteriormente se ejecuta el contrato. En la salvaguarda de que haya una interpretación restrictiva, tal como la hacía el señor Diputado Longo Fonsalías -que, en nuestra opinión, correctamente se podría dar-, es que estamos presentando el texto sustitutivo del artículo 3°, que dice que promueve el desarrollo, porque ¿cuál fue el espíritu de los legisladores en general, tanto del Senado como de la Cámara de Diputados, con respecto a este tema, que había que traducir luego en una correcta redacción jurídica? ¿Cuál fue? Estamos hablando de los temas que impliquen asociaciones muy importantes para el desarrollo del departamento, que modifiquen situaciones regionales o interdepartamentales y que no pertenezcan al cotidiano de las Intendencias. Estas permanentemente están ejecutando contratos o, incluso, como decía el señor Senador Moreira, ex Intendente de Colonia, están asociándose, por ejemplo, con el SUNCA para un tema determinado. Se hacen asociaciones con ONG; eso es algo cotidiano en todas las Intendencias. Si uno tenía una interpretación restrictiva tanto de "asociación jurídica" como de "ejecución de contrato" y no establecíamos esta salvaguarda que estamos agregando ahora, si alguien interpretaba de esa manera restrictiva, podíamos caer en el absurdo de creer que este proyecto de ley liquidaba la autonomía municipal y que todo debía pasar por una orientación legal. Como esto es absurdo, no debe estar en el mundo del derecho ni es la voluntad de ninguno de los legisladores -de los treinta Senadores y del Vicepresidente de la República, ni de ninguno de los noventa y nueve miembros de esta Cámara- es que estamos presentando el sustitutivo.

Quizás se pueda mejorar nuestra propuesta; no creo que la nuestra sea la única fórmula posible; tal vez haya mejores opiniones. Sí decimos que cuenta con el acuerdo de varios Intendentes y de varios miembros del Gobierno en cuanto a que nos salvaguardamos de que una interpretación restrictiva de ese término pueda generar una situación confusa o incluso ir en contra del espíritu por el cual se está reglamentando por este proyecto de ley el artículo 262 de la Constitución.

14.- Intermedio.

SEÑOR PEREYRA.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR PEREYRA.- Señor Presidente: mociono para que la Cámara pase a intermedio por el término de quince minutos.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

La Cámara pasa a intermedio.

(Es la hora 19 y 11)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 19 y 44)

15.- Licencias. Integración de la Cámara.

——Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar la solicitud de licencia del señor Representante Daniel García Pintos, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley N° 17.827, para participar en la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales, Previsión Social y Asuntos Jurídicos del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San Pablo, República Federativa del Brasil, por el período comprendido entre los días 4 y 8 de diciembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Yamandú Flangini".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Treinta y ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda convocado el suplente correspondiente, quien se incorporará a la Cámara en la fecha indicada.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a los efectos de solicitar licencia al Cuerpo, durante los días 4 al 8 de diciembre inclusive, para concurrir en Misión Oficial al Parlamento Latinoamericano, con el fin de asistir a la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales y 22 Sección Plenaria de dicho Parlamento.

Saluda a usted muy atentamente,

DANIEL GARCÍA PINTOS
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.

De mi consideración:

Habiendo sido convocada para integrar el Cuerpo que usted preside, durante los días 4 a 8 de diciembre inclusive, en mi calidad de suplente del Representante Nacional Daniel García Pintos, comunico a usted que por esta única vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted atentamente.

Roxana Tejera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos, para participar en la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales, Previsión Social y Asuntos Jurídicos del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San Pablo, República Federativa del Brasil.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 4 y 8 de diciembre de 2006.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto la suplente siguiente, señora Roxana Tejera.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004, y por el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos, por el período comprendido entre los días 4 y 8 de diciembre de 2006, para participar en la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales, Previsión Social y Asuntos Jurídicos del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San Pablo, República Federativa del Brasil.

2) Acéptase, por esta única vez, la denegatoria presentada por la suplente siguiente, señora Roxana Tejera.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 15 del Lema Partido Colorado, señor Yamandú Flangini.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

16.- Gobiernos Departamentales. (Autorización para que adopten las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos y servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios para promover el desarrollo local y la reactivación del país).

——Prosigue la consideración del asunto en debate.

Tiene la palabra el señor Diputado Pablo Abdala.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: creo que el proyecto de ley que estamos analizando es bueno. El señor Diputado Lacalle Pou ha expresado con claridad las razones por las cuales el Partido Nacional se aproxima a esta idea con un sentido positivo; también ha dicho con gran claridad los reparos, las observaciones y las objeciones que nos merece esta iniciativa desde el punto de vista jurídico, formal y de la conveniencia política, por lo menos en los términos en los que ha sido redactada y aprobada por el Senado.

Quisiéramos hacer, de la manera más esquemática posible, algunos comentarios que devienen simplemente de la lectura del proyecto de ley que la Cámara está analizando, porque, como es notorio, no formamos parte de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración y, por lo tanto, no intervinimos en el debate en ese ámbito; simplemente tomamos contacto con el proyecto una vez que fue distribuido a los efectos de ser considerado en la sesión de hoy. Por supuesto que para nosotros también hubiera sido muy importante contar con los informes, y en particular con el informe en mayoría, aunque lamentablemente no es así. Esta es una gran omisión con la que tenemos que acometer la consideración de este proyecto de ley, porque los informes ayudan, precisamente, a explicar lo que establece su letra fría.

Con relación al artículo 2°, me surge una duda con la expresión "empresas públicas". Esta es una primera observación que quería formular, que no ha sido mencionada a lo largo de este debate. Está bien que esta solución se implemente en el marco del artículo 262, ya que cuando el proyecto se presentó en el Senado se incurrió en el error de pretender hacerlo a través del artículo 188, que claramente está destinado al Estado como persona pública mayor y a los entes autónomos y servicios descentralizados, pero no a los Gobiernos Departamentales, porque la interpretación de esa disposición constitucional sin duda es restrictiva. Sin embargo, creo que se desanda el camino a la hora de concebir la expresión "empresas públicas", que no es una categoría jurídica existente en nuestro derecho, sino que, en todo caso, es la acepción o la modalidad con la cual todos hemos conocido a los entes del dominio industrial y comercial del Estado. Precisamente, son estos los que no deberían ser objeto de la incorporación del capital privado, por la misma razón: eso es lo que consagra el artículo 188 y lo que, por lo tanto, tenemos que evitar, porque ahí caeríamos notoriamente en una inconstitucionalidad, en función de que este instrumento está dirigido a los Gobiernos Departamentales.

Entiendo, por supuesto, que se establezca que la gestión e implementación de estos acuerdos se realizará a través de personas públicas no estatales; pero no comprendo bien -lo digo francamente- cuál es el sentido de haber introducido el concepto "empresas públicas", que creo que distorsiona, confunde y puede llegar a generar problemas de interpretación que en algún ámbito o en alguna instancia conduzcan a que alguien alegue alguna inconstitucionalidad, entre otras cosas porque este artículo 2° está referido precisa-

mente a la participación privada, y a la participación privada en los Directorios de esas entidades que habrán de establecerse.

Pero, sin duda, lo más importante tiene que ver con el artículo 3°, que establece los requisitos o, en todo caso, los pasos o las etapas que deben cumplirse para impulsar este tipo de acuerdos, de asociaciones con el capital privado, a los efectos de que los Gobiernos Departamentales puedan atender de mejor manera la vasta competencia departamental que la Constitución les asigna, que sabemos que implica una combinación de sus fines primarios -los típicamente municipales- con aquellos otros que por añadidura han ido incorporando, muchas veces al límite de la duplicidad de servicios con relación al Gobierno Nacional, cuando no en una situación de complementación, que por supuesto es bienvenida y creo que no debe considerarse un apartamiento de la Constitución.

Pero detrás de esta constatación aparece el camaleón al que hacía referencia el señor Diputado Lacalle Pou. Yo creo que, evidentemente, aquí hay -y no podemos dejar de señalarlo-, en el mejor de los casos, una evolución del pensamiento político del actual Gobierno, cuando no una clara contradicción entre lo que el partido actualmente en el Gobierno sostuvo a lo largo de los años -y en particular en el período pasado- con relación al Estado y al régimen de las empresas públicas, y lo que hoy parece empezar a insinuarse, no con relación a las empresas públicas, pero sí a los Gobiernos Departamentales, que son también el Estado en sentido amplio y, por cierto, el sector público, no en los términos previstos en el artículo 188, sino en nuestro ordenamiento jurídico. Claramente, ahí hay una evidente contradicción.

Y el camaleón creo que hace foco en la ley de ANCAP, que se derogó en el año 2003, cuando el actual partido de Gobierno, entonces en la oposición, no solo la demonizó y satanizó, sino que juntó firmas para someterla a referéndum y después reclamó e hizo campaña por su derogación. Se me dirá que son cosas totalmente distintas, y lo son en parte; lo son en el sentido de que ANCAP es el ente del dominio comercial e industrial -como decíamos recién- que se dedica a la refinación y distribución de combustible, y los Gobiernos Departamentales son los Gobiernos de los departamentos, que tienen otras competencias, otros fines.

Ahora bien; en esencia, la naturaleza jurídica de la solución es la misma, y si en aquel entonces se utilizó el argumento de que esa asociación que se proponía para ANCAP no era la que quienes impugnaban la norma hubieran estado dispuestos a impulsar, ese argumento era válido; pero no fue el único argumento que se utilizó. En aquel entonces también se dijo que se impugnaba la ley porque carecía de los requisitos suficientes, de las garantías necesarias, de aquellos elementos que, en definitiva, a todos los uruguayos nos dieran la tranquilidad de que ANCAP iba a seguir siendo una empresa de todos los uruguayos, que la soberanía no se iba a afectar y que el patrimonio nacional no sería tocado. Y ahí es donde la contradicción aparece, porque en este proyecto, en el que se habilitan asociaciones con el sector privado para los Gobiernos Departamentales, las garantías no están, los requisitos no existen. Hay una amplitud y una laxitud incuestionables. Lo único que la ley exige es que haya un acuerdo entre el Gobierno Departamental respectivo y una empresa privada, que lo apruebe la Junta Departamental y que después lo apruebe el Parlamento a través de una ley. Es ahí, señor Presidente, que el argumento que planteaba el señor Diputado Lacalle Pou con toda claridad, en cuanto a la necesidad de que esa ley, para el caso concreto, se apruebe por mayorías especiales, adquiere desde nuestro punto de vista una rotundidad incuestionable.

Voy a agregar un argumento que aquí no se ha mencionado, y quiero ver cómo se me contesta. Yo creo que las mayorías especiales son especiales. La mayoría absoluta podrá ser especial por oposición a la mayoría simple; pero mayorías especiales son aquellas que, como todos sabemos, exigen un quórum determinado, en función del cual existe la necesidad de que converjan voluntades políticas de más de un partido político representado en el Parlamento.

He aquí, además -independientemente de las valoraciones de carácter político-, que la Constitución se afilia a este criterio en distintas oportunidades, pero en particular -y lo establece a texto expreso- cuando lo reclama para los Gobiernos Departamentales en caso de que contraten empréstitos o préstamos que comprometan a más de un Gobierno o Administración. Ese me parece el argumento incontestable, señor Presidente, por el cual desde el Partido Nacional se está reclamando y exigiendo que la aprobación de la ley sea por lo menos por dos tercios. Lo que hacemos, objetivamente -y eso nadie lo podrá contrade-

cir-, es recoger un criterio sustentado por la propia Constitución para otro tipo de operaciones; pero fue recogido por la propia Carta y con relación a la misma situación, es decir, decisiones que van más allá de un período de Gobierno.

El artículo 301 de la Constitución lo dice claramente. Regula, precisamente, las condiciones en las cuales los Gobiernos Departamentales podrán emitir títulos de deuda pública o concertar préstamos o empréstitos. En la parte final de dicho artículo dice: "Si el plazo de los préstamos, excediera el período de Gobierno del Intendente proponente, se requerirá para su aprobación, los dos tercios de votos del total de componentes de la Junta Departamental".

Por lo menos, señor Presidente, esto es lo que la propia Constitución define como los fundamentos de las leyes análogas. Este es, por lo menos, un criterio, que se me dirá que no tiene por sí mismo fuerza jurídica -no la tiene-, pero es un criterio que para una situación determinada la Constitución consagra. Entonces, creo que a la hora de reclamarlo en la aprobación de esta norma no estamos solos. El Partido Nacional no está solo en este reclamo: lo acompaña la propia Constitución de la República que, reitero, consagra esa solución para otras situaciones, vinculadas, no con cualquier organismo, sino con los Gobiernos Departamentales, y no en una situación diferente, sino en el contexto de decisiones que afectan a las Administraciones que vienen después de aquella que toma la decisión.

Así que, señor Presidente, por todo esto está claro que este artículo 3° es, por lo menos, polémico. El agregado o la modificación que el señor Diputado Cánepa sugiere creo que está muy bien; precisa adecuadamente los términos desde el punto de vista sustantivo en cuanto a en qué situaciones estas asociaciones podrán implementarse.

Finalmente, con relación al artículo 4°, es bueno que el señor Diputado Cánepa haya dicho que los controles constitucionales que están allí mencionados involucran al Tribunal de Cuentas. Pero es bueno que lo digamos y que lo reiteremos. Yo habría preferido, señor Presidente, que la referencia al control previo y preceptivo del Tribunal de Cuentas estuviera establecida a texto expreso; personalmente, me daría más garantías. Creo que estamos hablando de soluciones de envergadura tal -o que podrían llegar a tenerla-, que sin ninguna duda establecer con claridad que la participación del Tribunal de Cuentas debe ser previa me parece que sería una forma más segura de legislar, más adecuada o apropiada. El propio TOCAF establece que la intervención del Tribunal de Cuentas no es solo cuando hay un gasto en sentido estricto, sino que también debe darse cuando deriven de la decisión de la Administración gastos de funcionamiento o de inversión. Y yo creo que aquí notoriamente esto puede darse, o configurará esa situación cualquier acuerdo que los Gobiernos Departamentales realicen.

Por todo lo expuesto, creo que estamos frente a una solución buena en términos generales, largamente reclamada por los Gobiernos Departamentales y por la cual ha venido abogando desde siempre el Partido Nacional. Seguramente, si en el pasado esta solución no prosperó fue porque aquellos que hoy desde las responsabilidades de Gobierno la están impulsando, cuando pudieron haber dado su voto desde la oposición para que este instrumento ya estuviera vigente en beneficio de los departamentos y de sus habitantes, por razones que no conozco -y que tampoco me pregunto en este momento porque, por supuesto, hay que mirar para adelante-, estuvieron en una actitud política diferente. Celebramos, señor Presidente, que ahora se hayan avenido a la posición que por lo menos mi Partido, en una coherencia inobjetable a través del tiempo, en los temas del Estado, de las empresas públicas, de los servicios públicos, supo sustentar en forma permanente y sin solución de continuidad.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR CÁNEPA.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CÁNEPA.- Señor Presidente: no quiero que esto se transforme en un ping-pong, pero a partir de un proyecto determinado uno a veces se siente tentado a entrar en los debates laterales en los que nos quieren hacer entrar. Pero a veces uno tiene suficiente capacidad -aunque sea menor que la del Diputado preopinante- como para no ingresar por ese camino.

Hay por lo menos dos o tres inexactitudes en lo que expresa el señor Diputado preopinante, y voy a empezar por el final. Quiero informar -porque son hechos y no valoraciones- que este proyecto de ley que,

como planteé en mi informe, la bancada del Partido Nacional había presentado en el año 2000, contaba con apoyo de la bancada del Frente Amplio. Esa es la información correcta. No salió porque la bancada de Gobierno de esa época -que integraba el Partido Nacional en coalición con el Partido Colorado-, o mejor dicho, un sector de esa coalición que era el que tenía la Presidencia, no compartía los términos del proyecto de ley, más allá de sus objetivos. Fueron los votos del Partido Colorado los que faltaron en el Senado y no los del Frente Amplio en el tratamiento de ese proyecto de ley, que es idéntico en varios de sus artículos -más de la mitad- con respecto al que hoy estamos tratando.

Eso vale como dato objetivo. No quiero entrar en el debate de por qué no se votó porque no es menester, pero había una inexactitud por lo menos en la información que se dio a este Cuerpo.

En segundo lugar, siempre estuvimos dispuestos en ese sentido, porque el segundo proyecto que se intentó concretar al final de la Legislatura anterior también contaba con el apoyo de la bancada del Frente Amplio, entonces en la oposición y hoy en el Gobierno.

Por lo tanto, a los efectos de la claridad histórica, decimos que nosotros no variamos ninguna posición. En este tema, desde la reforma constitucional de 1996, nuestra bancada, desde la oposición y ahora desde el Gobierno, está llevando adelante la posibilidad de la reglamentación para que las Intendencias tengan este instrumento para el desarrollo local o regional, departamental o interdepartamental.

En segundo lugar, en coherencia con esto mismo, el señor Diputado preopinante -con la habilidad que le reconocemos- intenta mostrar los hechos de una forma que en nuestra opinión -que puede ser discutible- no es correcta. Cuando la ciudadanía votó al Frente Amplio para que accediera al Gobierno y tuviera esta mayoría absoluta, que tantos problemas nos ha traído en el relacionamiento en varias oportunidades, sabía cuál era la posición del Frente Amplio en su conjunto a favor de las empresas mixtas en el Estado porque en el programa está muy claro; este no es un tema de ahora sino de antes, porque viene desde hace mucho tiempo. No hay dos opiniones en el Frente Amplio respecto a este tema; podrá haber matices, pero está claro en el programa.

Con respecto a lo que sucedió con un caso puntual, fue el instrumento, la ley en particular. Y en este proyecto, en coherencia, a pedido del Partido Nacional y compartido con la bancada de Gobierno, a través del artículo 3° se pide que pase por el Parlamento para considerar paso a paso; después vamos a ver lo relativo a las mayorías en la Junta Departamental. Me parece que está claramente especificado que se da el instrumento, pero se verá en la aplicación para cada caso si estamos de acuerdo con la situación puntual. Es lo que pasó con ANCAP. No se critica la asociación sino la ley, que fue impugnada por el 63% de la ciudadanía, que entendió lo mismo que había entendido esta fuerza política. No fue solo una posición baladí, sino que fue apoyada por el 63% de la ciudadanía en su oportunidad. Y se le dijo eso a la ciudadanía.

El señor Diputado Pablo Abdala acaba de decir que si se usa el argumento de que el problema era cómo estaba redactada esa ley respecto a los alcances y las garantías, es un mal argumento. En nuestra opinión ese fue el argumento central, aunque puede ser discutible.

Hay una interesante posición del señor Diputado preopinante respecto al artículo 301 de la Constitución, que lo utiliza como argumento respecto a por qué exigir la mayoría especial de dos tercios y no la mayoría especial absoluta. Desde el punto de vista de los argumentos, él manifestó que la Constitución establece que para empréstitos bastará la mayoría absoluta, excepto cuando se exceda el período de Gobierno, en que se requiere la mayoría de dos tercios, pero en la Junta Departamental, no en la Cámara.

El principio del derecho público es contrario al que expresó el señor Diputado. Yo podría argumentar que el derecho público es específico, que también hay especificidad en lo constitucional y que lo que no está previsto en la Constitución podrá ser materia de ley, pero no tiene rango constitucional. Si el constituyente quiso que el único caso en que se necesitara una mayoría de dos tercios en la Junta Departamental fuera para los empréstitos que superaran los cinco años, y no otra materia, a nivel legal no deberíamos extender esa necesidad de dos tercios; en todo el resto de la Constitución las mayorías que se necesitan para instaurar elementos a nivel departamental son mayorías absolutas y no de dos tercios.

Por lo tanto, lo que se nos quiere poner como regla desde el punto de vista constitucional, en nues-

tra opinión es una excepción de la Constitución, y como tal debe ser tomada porque el principio que rige el derecho constitucional -derecho público por excelencia- es el derecho de la especificidad y no el de la generalidad, como es el derecho privado. Justamente, el derecho constitucional establece que todo lo que no está previsto en la Constitución podrá ser materia de ley y no tiene rango constitucional. Y este ejemplo es para empréstitos y para deudas, que no es lo mismo para una asociación o ejecución de contrato, que no implica necesariamente endeudar el Erario departamental.

Es por esta razón que se necesita la mayoría de dos tercios en el inciso final del artículo 301 -que comienza estableciendo "mayoría absoluta"-, pero solo en el caso de que el empréstito exceda los cinco años. Ahí, específicamente, se pide la mayoría de dos tercios.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Se podrá entender que es discutible y yo lo acepto, pero con respecto al argumento en el que se nos presenta una excepción como una regla, nosotros también podemos interpretar que la especificidad del derecho público nos puede dar la razón porque si el constituyente estableció ese único ejemplo, no debería ser usado para este otro caso. Y pongo un ejemplo, en términos económicos, de lo que se nos quiere decir.

El numeral 17) del artículo 85 de la Constitución de la República -que fue citado en algunas de mis intervenciones-, en algo tan dramático como es...

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Vaya redondeando, señor Diputado.

SEÑOR CÁNEPA.- Señor Presidente: decía que en algo tan dramático como lo es conceder monopolios se solicita dos tercios de votos del total de componentes de cada Cámara. Sin embargo, cuando es "Para instituirlos a favor del Estado o de los Gobiernos Departamentales, se requerirá la mayoría absoluta de votos del total de componentes de cada Cámara". Entonces, la mayoría absoluta -que es una mayoría especial muy importante-, para conceder un monopolio a un Gobierno Departamental, no se toma en cuenta, aunque es para algo bastante más importante de lo que estamos tratando hoy, pues se acordará conmigo en que conceder un monopolio a un Gobierno Departamental es más gravoso que lo que podemos estar votando en el día de hoy.

Pido disculpas por haberme excedido en el tiempo.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: aquí hay dos aspectos, el primero es el aspecto técnico y después el tema de conveniencia, que redundará, o no, en una solución jurídica. Me gustaría hablar sobre la conveniencia; el guante aún está ahí para que se levante, pero hasta el momento sigue quieto.

La Cámara recordará que hace un tiempo se votó una ley interpretativa del artículo 303 de la Constitución, que quien habla votó en contra; nuestro sector votó en contra. Ese proyecto fue al Senado, volvió con enmiendas, y nuevamente votamos en contra. En esa instancia, quien habla hizo una comparación entre dos procedimientos sobre los recursos que tiene el ciudadano ante una decisión de determinados órganos.

Esta Constitución, que es muy extensa, muy abarcativa y muy explicativa, habla de la posibilidad de presentarse reclamando por la inconstitucionalidad de una ley, y del recurso del artículo 303, que es un instituto sui géneris. Y bien explicaba hace muchos años el entonces Diputado Martín Sturla por qué en esta Cámara residía la facultad de decidir. Los dos recursos están claramente establecidos en cuanto al procedimiento. Por ende, aquel día quien habla esgrimía que cuando uno va a plantear la inconstitucionalidad, en la Constitución se establecen determinados pasos, y si no se siguen tan exhaustivamente en el caso del artículo 303, por algo es.

Ese es un caso. Sería análogo al que plantea al señor Diputado Cánepa, pero con una diferencia. El artículo 262 no se puede comparar directamente con el artículo que el señor Diputado compara porque allí se establece un procedimiento y se habla de la Junta Departamental. En cambio, ¿cómo puede el constituyente requerir determinadas mayorías en la Junta Departamental si ni siquiera se ha establecido que debe pasar por la Junta Departamental cuando se trata del

inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República?

Es más, si hoy estamos aquí sometiendo este proyecto de ley a juicio de la Cámara es porque no existe un procedimiento, no existe una forma. Por lo tanto, con habilidad el señor Diputado Cánepa trata de estirar una cosa que en este caso no se ajusta a derecho, pues de ningún análisis lógico sistemático de este texto se puede extraer lo que él dice.

Gracias.

SEÑOR SCAVARELLI.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SCAVARELLI.- Señor Presidente: es por aquello de que "obligado, cualquiera pelea". No hemos sido aludidos personalmente, sino institucionalmente, lo que crea una situación más delicada para el Partido Colorado en cuanto a la necesidad de expresarse.

El Partido Colorado se ha opuesto a esta norma por un simple argumento: en su interpretación, el artículo 3° es manifiestamente inconstitucional de acuerdo con lo que dispone el artículo 188 de la Constitución de la República. Podrán existir las interpretaciones que se quiera -de todos modos, estas son las crónicas de las muertes anunciadas del Parlamento, pues sabemos en qué va a terminar-, pero, de todas formas, debe quedar dicho que de lo que aquí se trata, ni más ni menos, es de la participación de un Gobierno Municipal en actividades privadas o asociado con actividades privadas. Es muy claro, y tan claro es que la mimetización del artículo 3° de este proyecto fue insuficiente por cuanto en las dos últimas líneas de su primer inciso se transcribe textualmente el artículo 188 de la Constitución; una "gaffe" en la redacción. Dice: "[...] cuando concurra para ello el libre consentimiento de las partes y bajo las condiciones que se convengan previamente". Y es exactamente lo mismo que dice la Constitución en el artículo 188 cuando habla de los capitales particulares y de la participación privada. Dice la Constitución: "[...] cuando concurra para ello el libre consentimiento de la empresa y bajo las condiciones que se convengan previamente [...]". Hay hasta una pista dejada, es un reguero pintado con pintura fosforescente.

Las Intendencias y los Gobiernos Municipales -y por eso nos hemos opuesto a esta norma- tienen cometidos que son limitados o aumentados por la propia ley, como dice la Constitución de la República. Esos cometidos que tiene a su cargo el Gobierno Municipal -en el sentido amplio de la expresión- necesariamente son ejecutados por sí o con la habilitación constitucional para que lo haga junto con el Gobierno Central, con los entes autónomos y con los servicios descentralizados. Cuando los Gobiernos Municipales quieren dar tareas de sus cometidos a los particulares, también el numeral 8°) del artículo 273 los habilita a la famosa concesión municipal. ¿Por qué? Porque la responsabilidad primigenia sigue siendo del propio Gobierno Municipal; no delega esa competencia, sino que simplemente se la está dando para que la ejecute bajo su responsabilidad, precisamente, a una empresa que puede ser particular. Tenemos un caso típico en la prestación de servicios públicos de transporte de pasajeros, por si hubiera alguna duda respecto a un ejemplo posible.

Quiere decir que en este tema concreto, sin duda, detrás de esta habilitación está la posibilidad abierta a la participación en frases muy elípticas como "de la ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas". Está claro que está hablando de la posibilidad de la ejecución de un contrato, que en términos técnicos será la ejecución de un contrato que preexiste; por lo tanto no tiene que ver con esto, sino con la ejecución de otro contrato, pero por las dudas se aclaró aquí "asociaciones con personas jurídicas", por lo cual queda claro que permite la contratación abierta con personas jurídicas particulares para la prestación de servicios municipales.

Pero aquí también está el tema de las mayorías, que no es menor. Si nosotros estuviéramos legislando para la futuro Legislatura, que se inaugurará en el próximo período de Gobierno, todos los argumentos respecto de las mayorías existentes, serían válidos, porque estaríamos legislando sobre algo cuyas mayorías no sabemos cuáles van a ser. Pero como se legisla sobre un punto que va a tener vigencia a menos de la mitad de un período de Gobierno, donde la mayoría ya está instaurada, y se establece un debilitamiento o una rebaja de las mayorías requeridas para hacerlas coincidir simétricamente con las mayorías existentes en este período, yo creo que es válido políticamente plantear que no es lo más transparente ni lo más conveniente. ¿Qué garantías vamos a tener de

que efectivamente en el juego de la pasión política una Intendencia Municipal de otro color político que el del Gobierno -que es mayoría- reciba el mismo trato en estos casos? Porque no olvidemos que toda esta parafernalia instrumentada solo entra a tener vigencia cuando haya una ley aprobada por mayoría simple de esta Cámara para el caso concreto. Quiere decir que una Intendencia podrá tener la mitad, los dos tercios, los tres quintos de votos, lo que ustedes quieran, en la Junta Departamental, inclusive la unanimidad, pero para poner en vigencia lo acordado requerirá una ley que le diga: "Usted eso lo puede poner en vigencia y entrar a cumplirlo".

Vuelvo a insistir en que, más allá de la buena voluntad, también es cierto que existe la veleidosa probidad de los hombres y mucho más en tiempos preelectorales. Y por más que se acuerde -aun en el marco de una inconstitucionalidad que podemos discutir y que es camino fértil para la discusión-, sí digo que políticamente no resulta admisible para mi Partido que exista una mayoría parlamentaria simple que sea la que en definitiva esté filtrando qué proyecto concreto acordado por una Intendencia tendrá principio de ejecución, porque la vigencia -está dicho aquí- solo será a partir de que el Parlamento se lo apruebe, más allá de la iniciativa privativa del Gobierno Municipal.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: con el ánimo de no ingresar en una espiral de alusiones, procuraré señalar tres o cuatro aspectos que me parece importante aclarar a esta altura de la discusión.

Con respecto a la circunstancia de que la bancada de Gobierno haya tenido voluntad en el pasado de aprobar una solución como esta, o similar, aquí se ha dado una versión distinta a la nuestra. En todo caso, eso quedará para la instancia de la investigación parlamentaria y seguramente podrá llegarse a conclusiones diferentes en cuanto a cuál fue la verdadera voluntad política, a sabiendas de que la voluntad política tiene una versión virtual y una real, en este tema como en todos y con relación a distintas circunstancias. Que este tipo de soluciones esté en el Programa de Gobierno de la fuerza que actualmente conduce los destinos del país, creo que a los efectos del debate es bastante irrelevante, entre otras cosas porque aquí no se cuestiona lo que teóricamente se propone o se establece como criterio programático. Lo que hemos sostenido es que claramente de este tipo de soluciones se empieza a hablar ahora, y en cuanto a los modelos de economía mixta y a las alternativas de asociación con el capital privado, una fue la conducta y la actitud desde la oposición y otra viene siendo -y se viene insinuando no solo por este episodio, sino por otros tantos que podrían señalarse- la que se tiene a la hora de gobernar; esto mismo sucedió con relación a la ley de ANCAP. Lo que nosotros estamos diciendo -esa es nuestra visión y creo que debe respetarse- es que lo que se le reclamaba a la ley de ANCAP y se le exigía en aquel momento al legislador para asociar a ANCAP con empresas privadas, no se exige ni se establece hoy para que los Gobiernos Departamentales hagan lo propio con el capital privado. Eso es algo que nosotros advertimos como una constatación incontrastable. Se podrán ensayar explicaciones, argumentaciones de distinto tipo, valoraciones que, por supuesto, respetamos; simplemente, trasmitimos lo que nosotros constatamos.

En cuanto al argumento que nosotros introdujimos en la discusión con relación al artículo 301 de la Constitución, creo que ni el principio de especialidad, ni el de excepcionalidad que aquí se han mencionado como argumentos, son válidos. Si el principio de especialidad es el argumento de la bancada de Gobierno, entonces yo le pediría que definiera o unificara su criterio, porque no es el que se sostuvo en el Senado cuando se interpeló al señor Ministro de Educación y Cultura por la designación inconstitucional en forma provisoria de la Fiscal de Corte. Allí, en función de que nosotros reclamábamos la aplicación del artículo 332 de la Constitución -es decir, la aplicación de las leyes análogas para designar como corresponde, en el caso de un vacío legal, al Fiscal de Corte subrogante-, se nos dijo que no, que en cuanto a dicho artículo los fundamentos de las leyes análogas estaban referidos a los vacíos de la propia Constitución. Sin embargo, aquí y ahora, en este caso concreto, se dice que no, que por razones del principio de especialidad no hay alternativas de vacío, ni problemas de interpretación. Lo que dice la Constitución es lo que hay que hacer y no hay alternativa de que en todo caso pueda extenderse, por la aplicación de las leyes análogas, un criterio previsto en la propia norma constitucional.

En cuanto a la excepcionalidad, me remito simplemente al tenor literal del artículo 301. ¿De qué excepcionalidad podemos estar hablando cuando se dice que en el caso de que una decisión de un Gobierno Departamental comprometa las futuras Administraciones, la misma debe adoptarse por dos tercios? ¿Excepción de qué? No es excepción; es una solución referida a una situación concreta que prevé la Constitución.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Sesenta por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR CÁNEPA.- Propongo suprimir la lectura y votar en bloque los artículos 1°, 2° y 4°, desglosando el artículo 3°.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar la moción del señor Diputado Cánepa.

(Se vota)

——Cincuenta y ocho en sesenta: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 1°, 2° y 4°.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar.

(Se vota)

——Sesenta en sesenta y uno: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 3°, que tiene un sustitutivo y un aditivo.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 3° tal como fue aprobado por el Senado.

(Se vota)

——Cero en sesenta y cuatro: NEGATIVA. Unanimidad.

Léase el sustitutivo del artículo 3° presentado por los señores Diputados Pereyra y Cánepa.

(Se lee:)

"Artículo 3°.- Las Intendencias, con acuerdo de la respectiva Junta Departamental otorgado por mayoría absoluta de sus miembros, en materias de su competencia departamental, podrán participar en la ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas que promuevan el desarrollo departamental, interdepartamental o regional, cuando concurra para ello el libre consentimiento de las partes y bajo las condiciones que se convengan previamente..- La atribución otorgada en el presente artículo solo se considerará vigente a partir de la autorización concedida por la ley en cada caso, a iniciativa del respectivo Gobierno Departamental".

——En discusión.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: este artículo que presenta la bancada del Frente Amplio no modifica lo que el Partido Nacional había solicitado como garantía rígida y útil para este proyecto de ley. Por ende, se advertirá que lo vamos a votar en contra.

En este caso hay algo muy puntual. Muchas veces se nos dice: "Vamos a no tocar este proyecto de ley porque el Poder Ejecutivo tiene apuro por que salga. Vamos a no manosearlo porque los seres humanos en alguna cosa siempre le erramos, somos perfectibles, y esto tiene que salir rápido". Con eso un poco nos llevan; no digo que nos convenzan, pero nos amansamos un poco. Pero este no es el caso, porque el propio partido de Gobierno ahora va a mandar el proyecto de nuevo al Senado. Entonces, tenemos una oportunidad única de decir: ¿hacen falta estas garantías que propone el Partido Nacional al votar el proyecto de ley?, ¿es buena esta garantía?, ¿está bien que se exijan dos tercios cuando se exceda el período de Gobierno? Cada uno, para sí, se preguntará: ¿estará bien lo que propone el Partido Nacional en este caso?. Ya que le vamos a cambiar tres palabras, ¿no será momento de modificar algo realmente sustancial y sustantivo que ofrecerá más garantías de contralor a la oposición? ¿No será el momento, señor Presidente?

Todas estas preguntas que hago en la Cámara me gustaría que fueran contestadas claramente. En principio, me gustaría que me dijeran que sí, y estoy seguro de que a varios legisladores del Gobierno estos les convence y les parece razonable en este caso. Pero simplemente con el parecer y el convencimiento

nos quedamos solo en buenas actitudes; hacen falta las manos levantadas.

Repito que nos gustaría que se nos contestara si es o no conveniente establecer la garantía que consagramos en la moción que está en la Mesa y que varios señores legisladores y señoras legisladoras del Gobierno conocen.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el sustitutivo del artículo 3°, al que se dio lectura.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

Léase un aditivo al artículo 3° presentado por las señoras Diputadas Caballero, Pacheco y Etcheverry y los señores Diputados Trobo, Scavarelli, Lacalle Pou, Machiñena, Hackenbruch Legnani, Mañana, García, Casas, Schiappapietra, Sanabria, Ferraz, Casás, Espinosa y Pablo Abdala.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se agregue al artículo 3° un tercer inciso que establezca lo siguiente: 'Cuando las ejecuciones de contratos o asociaciones con personas jurídicas mencionadas exceda el período de Gobierno, se requerirá una mayoría especial de dos tercios de componentes de la Junta Departamental'".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Dieciséis en sesenta y tres: NEGATIVA.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: simplemente, no me como más la pastilla de que hay posibilidad de llegar a consensos, sobre todo cuando le ofrecemos más garantías al pueblo. Funciona una mayoría con respecto a la cual no me he entrometido ni me voy a entrometer, pero en lo que a mí respecta, en cuanto a lo que he conversado y a lo que he advertido, resulta obvio que no hay lugar para cambiar determinadas cosas que, en este caso, le harían bien a todos: blancos, colorados, frentistas, independientes y a los que no tienen partido pero quieren que los Poderes del Estado se autocontrolen y tengan control popular. ¡Nada como los controles populares en los órganos legislativos, ya sea en el Poder Legislativo en lo nacional o en las Juntas Departamentales! Lamento una vez más que se dé esta actitud que no me cabe la menor duda de que va en sentido contrario de los que muchos piensan.

Muchas gracias.

SEÑOR CASÁS.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CASÁS.- Señor Presidente: yo firmé y voté esta moción que presentamos junto con el señor Diputado Lacalle Pou y con otros compañeros de la Cámara en el convencimiento no solo de la necesidad de dar garantías a los procesos que se plantean en este proyecto de ley, sino de que mayoría absoluta consigue cualquier Gobierno Departamental que gane la elección, porque la Constitución así lo habilita, otorgándole dieciséis bancas de Ediles en treinta y uno. Por ende, un candidato a Intendente que gane la elección con una cantidad muy baja de votos luego tiene una mayoría que le permite hacer cosas que no sabemos si cuentan con el aval de todas las fuerzas políticas del departamento.

Esta moción que planteábamos a la Cámara era una buena oportunidad para que este no fuera solo un tema de garantías, sino para que se rompiera ese esquema de estar partidos en dos que tenemos permanentemente, que vivimos en este momento a nivel nacional -lo hemos hablado varias veces-, y que, sobre todo, viven siempre los Gobiernos Municipales, en los que hay una mayoría de dieciséis Ediles que muchas veces, dentro de los marcos en que la Constitución y la ley se lo permiten, atropella a una minoría de quince Ediles que suele quedar afuera.

Seguimos pidiendo políticas de consenso. Hubiera sido bueno que a través de este tipo de iniciativas y de aditivos como el presentado se obligara a los Gobiernos Municipales no solo a ofrecer garantías, sino también a obtener los consensos necesarios para llevar adelante una política municipal que represente a la mayoría de los ciudadanos. Nos perdimos otra vez una oportunidad de lograr esto; esperemos que

haya otras en el futuro y, hablando de algo que está de moda, como el tren pasa y sigue de largo, esperemos no dejar pasar el próximo que venga con un planteo de este tipo.

Muchas gracias.

SEÑORA ETCHEVERRY.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA ETCHEVERRY.- Señor Presidente: quiero hacer una muy simple reflexión en voz alta.

Uno siente que viene a trabajar, a querer dar garantías, a tratar de ofrecer proyectos y propuestas. Es muy bien sabido que el Partido Nacional tiene proyectos que pueden ser herramientas muy importantes para el Gobierno. Hemos hecho propuestas en positivo planteando cosas, pero a veces uno siente que tendría que venir nada más que a cobrar el sueldo porque, en definitiva, acá no se nos escucha, no se nos da la posibilidad de pasar temas a Comisión para que se los vuelva a estudiar y se reflexione sobre ellos, intentando, por la positiva, llevar adelante este país. Vemos que el señor Presidente de la República está haciendo esfuerzos con el líder de nuestro Partido, con el Presidente del Directorio, para tratar de llevar el país en mejores condiciones. Pero en este Parlamento el esfuerzo no se hace; en este Parlamento no podemos llegar a acuerdos; en este Parlamento cada vez nos distanciamos más y las discrepancias y las faltas de respeto se acentúan, como lo vivimos en el día de ayer. Sentimos que venimos a escuchar; queremos aportar y no se nos escucha; ni siquiera se nos da la oportunidad del debate ni de participar en asuntos que son positivos y dan garantías a los Gobiernos Departamentales y al país.

Con todo el respeto hacia la Cámara, la verdad es que uno intenta presentar proyectos en positivo y hace un gran esfuerzo, pero acá hay oídos sordos por parte de la mayoría, que ha pasado a ser totalitaria, que no escucha, que es casi dictatorial. Entonces, uno siente que debería venir los primeros días del mes solamente a cobrar el sueldo y nada más.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Señores Diputados: la Mesa recuerda que no se pueden hacer alusiones en los fundamentos de voto.

SEÑOR MELGAREJO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR MELGAREJO.- Señor Presidente: creo que en esta Cámara hay absoluta libertad para que quien no quiera acudir y quiera venir a cobrar el salario a fin de mes, lo haga; queda bajo su responsabilidad y la de su fuerza política. La responsabilidad de los que tenemos que llevar la cosa adelante es estar presentes en todo momento.

He escuchado aquí hablar de falta de respeto. Sinceramente, me deja azorado que en esta Cámara alguien plantee que esta fuerza política actúa con falta de respeto, porque cuando logró ser mayoría a nivel departamental en Montevideo e intentó llevar adelante determinadas iniciativas que le servían a la ciudad, al Gobierno de Montevideo y, además, a otros Gobiernos Departamentales, siempre tropezó dentro de esta Cámara con una oposición férrea, sin muchos argumentos, para trancar esas medidas de gobierno que eran de progreso.

Entonces, cuando por medio del fundamento de voto se busca tildarnos de absolutamente todo -falta poco para que nos pongan un disfraz de monstruos para mostrarnos como tales-, decimos que hay que tomar un poco de Fosfotimol para no tener tan frágil memoria y recordar que "Los muertos que vos matáis gozan de buena salud". Acá, en más de una oportunidad se nos ha tratado de tal forma que se nos ignoró; pero hoy en día estamos planteando discusiones y actuando dentro de lo que marcan la Constitución de la República y las leyes. Es totalmente democrático lo que estamos haciendo.

Por lo tanto, no son de recibo algunos adjetivos que querrán ser muy rimbombantes pero que están muy lejos de ser ciertos.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR ASTI.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: hemos votado pensando en que este realmente es un instrumento muy válido para potenciar la actuación de los Gobiernos Departamentales a través de la asociación público-público o público-privado y maximizar la sinergia de

las instituciones que participen de estos proyectos. También lo hemos hecho teniendo en cuenta que en este proyecto de ley en ningún caso se restringe la actual autonomía de los Gobiernos Departamentales, de las Intendencias Municipales, para ejecutar los contratos que ya tienen o los que puedan realizar para cumplir con los servicios que la Constitución les encomienda.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Queda aprobado el proyecto y se devolverá al Senado.

SEÑOR CÁNEPA.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y seis en cincuenta y nueve: NEGATIVA.

Se va a llamar a Sala.

SEÑOR LACALLE POU.- ¡Que se rectifique la votación!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a rectificar la votación.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en sesenta y dos: NEGATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"**Artículo 1º.-** Facúltase a los Gobiernos Departamentales, conforme a lo dispuesto por el inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República, a adoptar todas las formas jurídicas necesarias para acordar entre sí, o con el Poder Ejecutivo, entes autónomos o servicios descentralizados, la organización y prestación de servicios y actividades propias y comunes, tanto en sus respectivos territorios como en la forma regional o interdepartamental.

Artículo 2º.- La gestión e implementación de los acuerdos de carácter departamental, interdepartamental o regional, que se celebren conforme con lo dispuesto en el artículo precedente, podrá ser realizada por empresas públicas o por personas públicas no estatales, creadas por ley nacional y en cuyos directorios podrán estar representados además de las entidades nacionales o departamentales que las promuevan, representantes de entidades privadas vinculadas notoriamente a las áreas que constituyen la materia objeto de la gestión.

Artículo 3º.- Las Intendencias, con acuerdo de la respectiva Junta Departamental otorgado por mayoría absoluta de sus miembros, en materias de su competencia departamental, podrán participar en la ejecución de contratos o asociaciones con personas jurídicas que promuevan el desarrollo departamental, interdepartamental o regional, cuando concurra para ello el libre consentimiento de las partes y bajo las condiciones que se convengan previamente.

La atribución otorgada en el presente artículo solo se considerará vigente a partir de la autorización concedida por la ley en cada caso, a iniciativa del respectivo Gobierno Departamental.

Artículo 4º.- Sin perjuicio de los controles constitucionales o legales que correspondieren, la iniciativa a elevar al Parlamento por los Gobiernos Departamentales respecto a las operaciones a que refiere el artículo 3º de la presente ley, deberá especificar los controles contables y de gestión que se establezcan para las mismas".

17.- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación).

——Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº685

"PODER EJECUTIVO

Montevideo, 20 de junio de 2006.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto proyecto de ley con el cual se pretende sancionar una ley que determine la regulación institucional en materia de tránsito y seguridad vial, estableciendo las autoridades y sus competencias.

El presente proyecto modifica la Ley Nº 16.585 de fecha 22 de setiembre de 1994 -por la que se creó la denominada Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito- instituyendo en su defecto una Unidad Reguladora en la materia, para la que se sugiere la denominación de Unidad Reguladora Nacional de la Seguridad Vial (URNASEV), como un nuevo órgano con competencia nacional y jerarquía institucional superior.

Las disposiciones que se proponen fueron redactadas con la consulta previa a todos los actores involucrados en el tema, que fueron convocados a emitir opinión tanto por el Ministerio de Transporte y Obras

Públicas como por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados, lo que implica que el proyecto fue sometido a la opinión de quienes representan a la mayoría de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales vinculadas al mismo, con el fin de recoger la experiencia acumulada en la materia, por las actividades en las que se ha participado.

No escapará al conocimiento de los señores legisladores el grave problema que constituye la siniestralidad en materia de tránsito en nuestro país, con los resultados estadísticos sobre muerte e invalidez, y costos millonarios en pérdidas que arrojan las muertes y los cientos de discapacitados temporales y permanentes, así como los daños materiales que en forma anual se producen.

Sin duda que el tema amerita la sanción de una norma que establezca un órgano rector en la materia, que tenga efectiva ejecutividad, dotando al mismo de los medios e instrumentos necesarios para cumplir su función.

Finalmente se expresa el reconocimiento a la labor de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes la cual contribuyó en un muy alto grado al extendido consenso que se logró sobre la iniciativa que oficialmente hoy enviamos a su definitiva consideración.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, JORGE LEPRA, JORGE BRUNI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. (Unidad Nacional de Seguridad Vial).- Créase como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

Artículo 2º. (Objetivos).- Compete a la UNASEV, la regulación y el control de las actividades referidas al tránsito y la seguridad vial, así como velar por el cumplimiento de las normas relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, conforme a los siguientes objetivos:

A) Coordinar y participar en las tareas que cumplen diferentes entidades con el objeto de preservar la salud y seguridad públicas en el uso de las vías de tránsito de todo el territorio nacional.

B) Proponer al Poder Ejecutivo uniformizar y homogeneizar las normas generales de tránsito, en el marco de la aplicación de una Política Nacional de Seguridad Vial.

C) Promover pautas y recomendaciones para una óptima regulación del tránsito, y para la correcta aplicación de la presente ley.

D) Elaborar, coordinar y evaluar la aplicación de programas educativos en la materia con organismos oficiales y privados de los sistemas formal y no formal de educación.

E) Dictar pautas y participar en la educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, a las cuales deberán sujetarse los organismos indicados en el literal anterior.

F) Promover la sanción de una ley de seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, para conductores de vehículos automotores que circulen por las vías de tránsito de todo el territorio nacional.

Artículo 3º. (Competencia).- La UNASEV tendrá competencia para:

A) Asesorar en materia de tránsito a todas las personas públicas o privadas.

B) Elaborar políticas únicas sobre seguridad vial y ordenamiento del tránsito.

C) Estudiar, proyectar y promover programas de acción aconsejando al Poder Ejecutivo medidas necesarias para combatir la siniestralidad en las vías de tránsito.

D) Sugerir y ejecutar pautas de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública.

E) Coordinar la elaboración y supervisión de programas educativos con organismos oficiales y privados.

F) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a éstos, propiciando la utilización de las estadísticas en la materia para impulsar nuevas reglas y/o modificar las existentes.

G) Contribuir al adiestramiento de los respectivos cuerpos técnicos de fiscalización de los orga-

nismos competentes, tanto nacionales como departamentales.

H) Proponer medidas para evitar la contaminación del medio ambiente.

I) Supervisar y controlar el Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, el que deberá operar interconectado con el Registro Público de Vehículos Automotores dependiente de la Dirección General de Registros Públicos, con el objeto de unificar la información, sin perjuicio de sus funciones específicas.

J) Administrar y supervisar el actual Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, el cual opera a través de los Ministerios del Interior y Salud Pública, servicios municipales de necrópolis y operadores privados de la salud, como sistema nacional único de relevamiento de información sobre los accidentes de tránsito y los aspectos de interés referidos a éstos, con sujeción a las normas internacionales de la OMS en materia de lesiones, determinando la forma de procesamiento y utilización de los datos.

K) Propiciar el intercambio de información, así como la comunicación y el relacionamiento directo con los organismos nacionales e internacionales especializados en el tema y en el adiestramiento de los respectivos cuerpos técnicos.

L) Proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos relativos a todos los temas vinculados con el tránsito y la seguridad vial.

M) Administrar los fondos presupuestales y extrapresupuestales que se le asignen con el fin de atender sus cometidos.

N) Fiscalizar, conjuntamente con las autoridades competentes en la materia, la vigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros para conductores de vehículos que circulen por las vías de tránsito nacionales.

Ñ) Supervisar la aplicación uniforme y rigurosa de las normas y procedimientos de señalización vial establecidas por el Manual Interamericano de Dispositivos de Control del Tránsito de Calles y Carreteras vigente, formulando las observaciones, recomendaciones y directivas pertinentes.

O) Promover, apoyar y coordinar la formación de Unidades Departamentales de Apoyo a la Seguridad Vial, las que estarán conformadas por personas y autoridades públicas, entidades sociales, culturales y empresariales de los departamentos.

Sus funciones y cometidos serán establecidos por la reglamentación que se dicte al respecto.

P) Celebrar acuerdos, contratos, convenios y alianzas estratégicas bilaterales o multilaterales para el cumplimiento de sus cometidos con personas o instituciones públicas y privadas, nacionales, extrajeras e internacionales.

Artículo 4º. (Órganos asesores).- Es también competencia de la UNASEV:

Constituir Cámaras Asesoras con carácter permanente o transitorio, que tendrán carácter técnico y se integrarán con especialistas en las diversas disciplinas (convergentes) relativas a la seguridad vial, así como con representantes de organismos públicos y personas jurídicas privadas (instituciones educativas, cooperativas, organizaciones sindicales y empresariales) vinculadas a las materias de competencia de la UNASEV.

Las Intendencias Municipales, a través de sus órganos especializados, tendrán participación necesaria y relevante en las Cámaras Asesoras en función de su experiencia en materia de tránsito y seguridad vial.

La reglamentación establecerá el modo de nombramiento de los miembros de las Cámaras, su número, el reglamento de funcionamiento y demás aspectos normativos.

Artículo 5º. (Posición institucional).- La UNASEV funcionará en el ámbito de la Presidencia de la República y actuará con autonomía técnica, pudiendo comunicarse directamente con los Entes Autónomos, Servicios Descentralizados y demás órganos estatales.

El funcionamiento de la UNASEV se ajustará a lo que disponga el reglamento que ella dicte, el cual contendrá como mínimo el régimen de convocatoria de sus miembros, así como los regímenes de deliberación, votación y de decisión o adopción de resolución.

Artículo 6º. (Comisión Directiva).- La UNASEV estará dirigida por una Comisión Directiva integrada por tres miembros designados por el Presidente de la República actuando en Consejo de Ministros, entre personas que, por sus antecedentes personales, profesionales y conocimientos en la materia, asegu-

ren independencia de criterios, eficacia, eficiencia, objetividad e imparcialidad en sus funciones.

Durarán 5 años en el ejercicio de sus funciones, pudiendo ser designados nuevamente por un nuevo período.

El Presidente tendrá la representación del órgano.

Artículo 7º. (Recursos).- Constituirán recursos de la UNASEV las asignaciones presupuestales que les fijen las leyes en la materia, los frutos civiles y naturales de los bienes que le pertenezcan, los bienes que reciba por testamento, donación o cualquier otra contribución, los préstamos que obtenga y el producto de los tributos (impuestos, tasas y contribuciones) que la ley destine a la misma.

Artículo 8º. (Derogaciones).- Derógase el Título I de la Ley Nº 16.585 del 22 de setiembre de 1994.

Montevideo, 20 de junio de 2006.

VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, JORGE LEPRA, JORGE BRUNI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI".

Anexo I al
Rep. Nº685

"PODER EJECUTIVO

Montevideo, 26 de octubre de 2006.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto proyecto de ley, sustitutivo del remitido con fecha 20 de junio, con el cual se pretende sancionar una Ley que determine la regulación institucional en materia de tránsito y seguridad vial, estableciendo las autoridades y sus competencias.

Unidad Nacional de Seguridad Vial - Creación.

I - Se crea como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, relacionándola con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

De acuerdo a nuestro régimen constitucional, el órgano desconcentrado integra el Poder Ejecutivo y está sometido a su jerarquía. El Poder Ejecutivo, de acuerdo al art. 149 de la Constitución es ejercido por el Presidente de la República actuando con el Ministro o Ministros respectivos, o con el Consejo de Ministros. Por esta razón debe vincularse a uno o más Ministerios relativos a las competencias de la Unidad que se crea. En órganos de naturaleza jurídica similar como la URSEC y la URSEA, esta vinculación se estableció posteriormente por vía de decreto. Sin perjuicio de lo anterior, en el uso de las potestades de atribución de competencias que la Constitución adjudica al Poder Ejecutivo, se prevé en el art. 8º proyectado que el Poder Ejecutivo pueda reglamentar otros aspectos relativos a la UNASEV.

II - En materia de Objetivos y Competencias se reordenan unos y otros en el entendido que existía cierta confusión por su ubicación en una u otra categoría.

Asimismo se elimina el objetivo relativo a la promoción de una ley de seguro obligatorio, en virtud de que la aprobación de la misma está muy avanzada.

Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional

I - Se declara en el art. 1º que se trata de una ley de orden público, en lugar de "interés público" como dice la ley proyectada. Doctrinariamente se entiende que una ley es de orden público cuando responde a un interés general, colectivo, por oposición a las cuestiones de orden privado, en las que sólo juega un interés particular, Por eso las leyes de orden público son irrenunciables, imperativas: por el contrario las de orden privado son renunciables, permisivas y confieren a los interesados la posibilidad de apartarse de sus disposiciones y sustituirlas por otras. Concretamente el proyecto habla en sus arts. 1º y 2º de valores tales como "...la vida y la seguridad personal..." y establece entre sus fines el de "...proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos...". Por la naturaleza de los bienes jurídicos tutelados (la vida, la integridad física de los ciudadanos) se entiende que esta ley debería declararse de Orden Público.

II - En el capítulo "Principios Rectores del Tránsito" se eliminan los artículos 9º y 10 del proyecto original, considerados superabundantes en la medida que sus disposiciones surgen de los principios generales de nuestro ordenamiento jurídico.

III - Se incorporan cuatro normas (arts. 30 a 34 actuales) que establecen la obligatoriedad de: -uso de luces bajas en forma permanente (proyecto a estudio de la Comisión), -uso de casco en bicicletas y motocicletas, -uso de señales luminosas a vehículos y conductores en caso de bicicletas y vehículos a tracción a sangre, -uso de cinturón de seguridad a los ocu-

pantes de vehículos automotores (en este caso se elimina además el numeral Ñ del art. 31 del proyecto original).

IV - En el Capítulo "Medidas de Prevención y Control" se elimina la parte final del primer inciso del art. 46 del proyecto original (47 actual), en el entendido que la norma establece dos hipótesis completamente diferentes para incurrir en infracción: -la presencia de alcohol en sangre en los conductores de determinados vehículos durante el desempeño de su función; y -la presencia de alcohol en sangre para los conductores de esos vehículos en cualquier circunstancia. Se interpreta que la voluntad es penar a aquel cuya conducta se enmarca en la primera hipótesis.

V - En el capítulo "Delitos, Infracciones y Sanciones..." se incorpora un inciso al art. 53 del proyecto original (54 actual). El artículo incorpora una norma penal, describiendo una conducta y sus elementos causantes con muy poca precisión, se entiende necesario precisar los conceptos de "estado de alteración" y "drogas psicoactivas" al momento de imponer una pena de seis meses a dos años de prisión. La solución propuesta, encomendar esa precisión a la reglamentación, puede no ser técnicamente la mejor, pero al menos da garantías al procesado, y marco de referencia al aplicador de la norma.

VI - Finalmente, se elimina el art. 63 del proyecto original por entenderse superabundante de acuerdo a los principios de nuestro ordenamiento jurídico. Se incorpora un artículo (64 actual), se sugiere la derogación a texto expreso del Título VII de la Ley Nº 16.585, y del artículo 284 de la Ley Nº 17.296, (prueba de alcohol en sangre y retiro de documentación por fiscalizadores).

Saludamos al Sr. Presidente de la Asamblea General con las seguridades de nuestra más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, MARTÍN PONCE DE LEÓN, EDUARDO BONOMI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º (Unidad Nacional de Seguridad Vial).- Créase como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

La UNASEV se vinculará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 2º.- A los efectos de su funcionamiento, la UNASEV actuará en la órbita de la Presidencia de la República y tendrá autonomía técnica, pudiendo comunicarse directamente con los entes autónomos, servicios descentralizados y demás órganos del Estado.

El funcionamiento de la UNASEV se ajustará a lo que disponga el reglamento que ella dicte, el cual contendrá como mínimo el régimen de convocatoria de sus miembros, así como los regímenes de deliberación, votación y de adopción de resoluciones.

Artículo 3º (Comisión Directiva).- La UNASEV estará dirigida por una Comisión Directiva integrada por tres miembros designados por el Presidente de la República actuando con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, entre personas que por sus antecedentes personales y profesionales, y conocimientos en la materia, aseguren independencia de criterios, eficiencia, eficacia, objetividad e imparcialidad en sus funciones.

Sus miembros durarán cinco años en ejercicio de sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados únicamente por un nuevo período consecutivo.

El Presidente tendrá la representación del órgano y será designado por acuerdo entre los integrantes de la Comisión Directiva, en su primera reunión ordinaria.

Artículo 4º.- Los miembros de la Comisión Directiva de la UNASEV podrán ser cesados en sus cargos por el Presidente de la República actuando con el Consejo de Ministros.

Artículo 5º (Objetivos).- Son objetivos de la UNASEV, la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, conforme a los siguientes criterios:

A) Promover a uniformizar y homogeneizar las normas generales de tránsito, para la creación de una Política Nacional de Seguridad Vial.

B) Promover pautas y recomendaciones para una óptima regulación del tránsito, y para la correcta aplicación de la presente ley.

C) Coordinar con organismos oficiales y privados de los sistemas formales y no formales de la educación, la aplicación de programas educati-

vos en materia de tránsito y seguridad vial; evaluar los resultados de esa aplicación; y asesorar y participar en la capacitación y educación para el correcto uso de la vía pública.

D) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a éstos y propiciar la utilización de las estadísticas para ser aplicados a la elaboración o actualización de la normativa relativa al tránsito y la seguridad vial.

Artículo 6º (Competencia).- La UNASEV tendrá competencia para:

A) Asesorar en materia de tránsito a todas las personas públicas o privadas.

B) Contribuir a la unificación de criterios a nivel nacional en materia de seguridad vial y ordenamiento del tránsito.

C) Estudiar, proyectar y promover programas de acción aconsejando al Poder Ejecutivo las medidas necesarias para combatir la siniestralidad en las vías de tránsito.

D) Sugerir y ejecutar pautas de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública en coordinación con los organismos oficiales y privados.

E) Coordinar las tareas que cumplen las entidades dedicadas a preservar la salud y seguridad públicas en el uso de las vías de tránsito de todo el territorio nacional, participando en esas actividades.

F) Contribuir al adiestramiento de los cuerpos técnicos de fiscalización, nacionales y departamentales, de los organismos competentes en materia de tránsito y seguridad vial.

G) Supervisar el Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores (RUCVII) creado por la Ley Nº 16585, el que deberá operar interconectado con el Registro Público de Vehículos Automotores dependiente de la Dirección General de Registros Públicos, con el objeto de unificar la información, sin perjuicio de sus funciones específicas.

H) Supervisar el Registro Obligatorio de Fallecidos y Lesionados como consecuencia de Accidentes de Tránsito, creado por el Decreto Nº 173/002, como sistema nacional único de relevamiento de información sobre los accidentes de tránsito y los aspectos de interés referidos a éstos, con sujeción a las normas internacionales de la" Organización Mundial de la Salud (OMS) en materia de lesiones, determinando la forma de procesamiento y utilización de los datos.

I) Propiciar el intercambio de información, así como la comunicación y el relacionamiento directo con los organismos nacionales e internacionales especializados en materia de tránsito y seguridad vial, y el adiestramiento de los respectivos cuerpos técnicos.

J) Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial.

K) Administrar los fondos presupuestales y extrapresupuestales que se le asignen con el fin de atender sus cometidos.

L) Supervisar la aplicación uniforme y rigurosa de las normas y procedimientos de señalización vial establecidas por el manual interamericano de Dispositivos de Control del tránsito de calles y carreteras, formulando las observaciones, recomendaciones y directivas pertinentes.

M) Promover, apoyar y coordinar la formación de Unidades Departamentales de Apoyo a la Seguridad Vial, las que estarán conformadas por personas y autoridades públicas, entidades sociales, culturales y empresariales de los departamentos. Sus funciones y cometidos serán establecidos por la reglamentación que se dicte al respecto.

N) Celebrar acuerdos, contratos, convenios y alianzas estratégicas bilaterales o multilaterales para el cumplimiento de sus cometidos con personas o instituciones públicas y privadas, nacionales, extranjeras e internacionales.

Artículo 7º (Órganos Asesores).- Es también competencia de la UNASEV:

Constituir Cámaras Asesoras con carácter permanente o transitorio, que tendrán carácter técnico y se integrarán con especialistas en las diversas disciplinas relativas al tránsito y a la seguridad vial, así como con representantes de organismos públicos, y personas jurídicas y privadas.

Artículo 8º (Atribuciones y Competencias).- El Poder Ejecutivo, actuando en Consejo de Ministros, y en uso de las facultades que le confiere el artículo 174 de la Constitución de la República, reglamentará los demás aspectos relativos al funcionamiento de la UNASEV.

Artículo 9º (Recursos).- Constituirán recursos de la UNASEV las asignaciones presupuestales que le

fijen las leyes, los frutos civiles y naturales de los bienes que le pertenezcan, los bienes que reciba por testamento, donación o cualquier otra contribución, los préstamos que obtenga y el producto de os tributos que la ley destine a la misma.

Artículo 10 (Derogaciones).- Derógase el Titulo I de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

Montevideo, 26 de octubre de 2006.

VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, MARTÍN PONCE DE LEÓN, EDUARDO BONOMI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI".

Anexo II al Rep. Nº685

"CÁMARA DE REPRESENTANTES

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

INFORME EN MINORÍA

Señores Representantes:

Se presenta a consideración de la Cámara de Representantes, un proyecto de ley que es una cara aspiración de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, el que dispone la creación de la "Unidad Nacional de Seguridad Vial".

Desde la legislatura anterior hemos trabajado incansablemente en esta asesora buscando una solución legislativa al problema del tránsito y la seguridad vial, a sus terribles consecuencias en términos de pérdidas materiales y humanas para nuestra sociedad.

Los proyectos que se ponen hoy a consideración de esta Cámara, refieren ambos a la misma problemática, pero esta Comisión entendió conveniente separar la parte institucional de la normativa. Con este temperamento, se realizó el tratamiento de los dos textos, uno referido a la creación de un organismo en la esfera del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) y el otro que contiene normas relativas al tránsito y la seguridad vial, aplicables en todo el territorio nacional.

La consideración de dos textos diferentes no significa que se trate de dos problemas distintos, por el contrario, siempre entendimos que ambos textos eran complementarios, sólo por razones metodológicas se resolvió encarar el trabajo de esa manera.

Es necesario hacer un poco de historia con respecto a la concreción de los proyectos que nos ocupan. La misma es muy rica en aportes, trabajo, dedicación por parte de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, del Ministerio correspondiente de la administración anterior y de varias instituciones que, necesariamente, debemos mencionar aún pecando de omitir la mención de alguna de ellas por involuntarios errores de memoria.

En este proceso, que comenzó en la legislatura pasada, participaron además de la Comisión y el Ministerio de la época, el Sindicato Médico del Uruguay, la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN), creada por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994, la Policía Caminera, la Junta Nacional Antidroga, la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), Intendencias Municipales a través de sus Departamentos de Tránsito y Transporte, el Congreso de Intendentes, el Congreso Nacional de Ediles, entre otros. De ese fecundo intercambio de ideas surgió el texto que hoy nos disponemos a sancionar.

El pasado 20 de octubre el Poder Ejecutivo envió el mensaje al Parlamento con el proyecto de ley caratulado "Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV). Creación". Este texto es el fruto del trabajo mancomunado del Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y la Sociedad Civil, todos realizaron su aporte, sus sugerencias, sus críticas, hasta que finalmente llegamos a un texto definitivo. En tiempos en que el debate sobre los grandes temas nacionales es puesto a veces en tela de juicio, es importante resaltar que a pesar de diferencias políticas, de diferencias de enfoque en algunos temas, este debate fue franco, abierto a todos los actores y por sobre todo fue, finalmente, fructífero.

Consecuencias en vidas humanas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que el 25% (veinticinco por ciento) de todas las muertes debidas a lesiones son el resultado de daños causados por accidentes de tránsito en calles y carreteras. Según las proyecciones de esta organización, para el año 2020, las lesiones causadas por accidentes de tránsito podrían llegar a ocupar el tercer lugar entre las causas de muerte y discapacidad, superando a enfermedades como la malaria, la tuberculosis y VIH. Por eso hace un momento hablábamos de una pandemia con efectos devastadores.

A nivel regional, hay treinta mil muertos y trescientos mil heridos por accidentes de tránsito por año. El MERCOSUR tiene casi la misma cantidad de muertos por accidentes de tránsito que Europa, a pesar de tener muchos menos habitantes y vehículos. Tomando el indicador de víctimas fatales por cantidad de vehículos, podemos ver que en el MERCOSUR hay diez muertos cada diez mil vehículos, el más alto índice de los países europeos es de Portugal con cuatro muertos cada diez mil vehículos y España tiene tres muertos cada diez mil vehículos.

A nivel internacional, también existe un indicador de accidentalidad con respecto a las personas fallecidas en accidentes de tránsito medido en cantidad de kilómetros. De acuerdo a este indicador, en Estados Unidos hay 0,91 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos por un vehículo, en Alemania hay aproximadamente 1,5 muertos cada cien millones de kilómetros, en Uruguay, en la última evaluación realizada en 1998, había 9,6 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos, como podrán ver, señores legisladores, estamos frente a un problema muy serio.

En nuestro país los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en personas de entre 5 y 34 años, en el que existen más de 500.000 automóviles y una cantidad similar de motos, en el que hay un millón de licencias de conducir, muchas veces otorgadas luego de un examen con mínimas exigencias, por no decir nulas. Promedialmente, dos uruguayos fallecen a diario en accidentes de tránsito y otros cinco quedan con secuelas para el resto de su vida. Los lesionados son más de 20.000 al año, la mitad de los cuales son considerados graves.

Esta realidad, como a todos los uruguayos, nos preocupa enormemente, pero no solamente por las pérdidas humanas y materiales, nos preocupa porque el 95% (noventa y cinco por ciento) de los accidentes de tránsito son ocasionados por errores humanos, es decir por incorrecta aplicación o por inobservancia de las normas de tránsito.

La respuesta a esta problemática debe ser inmediata por parte del Estado, se debe ejercer una acción directa y concreta para enfrentar este problema. Esta acción del Estado involucra a varios actores, institucionales y de la sociedad civil. No es suficiente la existencia de una evolucionada, moderna y completa normativa en materia de tránsito y seguridad vial, si la misma no es aplicada y si esas normas no son respetadas por los ciudadanos.

Las leyes basan su éxito en su eficacia, no en su perfeccionismo técnico-jurídico. El desafío que tenemos por delante es, además de crear buenas normas en materia de tránsito y seguridad vial, hacer que éstas sean eficaces y esa tarea nos compete no sólo a los legisladores, sino a todos los actores sociales. El principal objetivo es cambiar el comportamiento de conductores y peatones para reducir al mínimo posible la incidencia de los errores humanos entre las causas de los accidentes de tránsito.

Consecuencias económicas . Pero volvamos a los datos estadísticos, y en este caso veamos la incidencia que la siniestralidad en el tránsito tiene en nuestra economía. Tomemos como base un estudio realizado en octubre del año 2001 por la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN). La elección no es casual, se trata de un completísimo estudio sobre la incidencia económica de los accidentes de tránsito, en el cual se mide el costo que significan las pérdidas de vida en esos siniestros en términos económicos. Queremos además, a través de la presentación de los datos de este estudio, homenajear a la CONATRAN, que a pesar de tratarse de una Comisión Honoraria, con dificultades para funcionar, realizó un enorme esfuerzo en todos estos años por aportar a la prevención y el control de la siniestralidad en el tránsito.

El estudio toma la edad promedio de las víctimas de accidentes de tránsito, fallecidos y lesionados, y en base a ello establece los costos que ocasionan por pérdida de generación de producto. Además, incorpora los costos de atención médica, pérdidas salariales de las víctimas y sus acompañantes y las pérdidas materiales. Sintetizando, esa estimación de costos da un total de US$ 908.100.000 (novecientos ocho millones cien mil dólares) anuales.

Esta cifra equivale al 4,3% (cuatro con tres por ciento) del Producto Bruto Interno de nuestro país y al 50% (cincuenta por ciento) de lo que produce anualmente el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones.

Nuestro gasto en accidentes de tránsito es superior a los ingresos que el país obtiene anualmente por turismo.

Cada trabajador o empresario uruguayo paga, directa o indirectamente, alrededor del equivalente a US$ 50 (cincuenta dólares) anuales por concepto de costos de los accidentes de tránsito.

Consecuencias Psicológicas. Existen a nivel internacional estudios sobre el impacto psicológico que se produce en las víctimas y sobrevivientes de accidentes de tránsito. En nuestro país no se han desarrollado demasiado esos estudios, pero de acuerdo a los

técnicos que hemos consultado se pueden extraer algunas conclusiones. Por ejemplo, de la investigación realizada sobre conductores, las causas más directas de los siniestros pueden atribuirse a ignorancia, impericia, imprudencia, irresponsabilidad, inconsciencia e intolerancia. Por su parte, las consecuencias principales afectan al entorno familiar y al propio individuo y éstas son: asunción de nuevos roles en el núcleo familiar, trastornos de conducta, consecuencias emocionales, escolares, laborales, sociales, etcétera.

Esta reseña estadística, que pretendió abarcar los distintos aspectos de la siniestralidad en el tránsito y sus consecuencias, nos revela la importancia que tiene este tema para nuestra sociedad y nos introduce finalmente en el análisis de los principales aspectos del proyecto de ley que nos proponemos sancionar en la Cámara de Representantes.

El pasado día 10 de mayo de 2006, la Comisión de Transporte recibió al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para tratar el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo que creaba la UNASEV. En esa oportunidad el señor Ministro expresaba que se trataba de "...una necesidad principal que tiene esta materia pendiente de la sociedad uruguaya, que es como establecemos un ámbito responsable, con capacidad ejecutora para desarrollar, promover y coordinar políticas en materia de seguridad de tránsito...".

A su vez, representantes de la Asociación de Ingenieros del Uruguay, expresaban a la Comisión, también tratando este tema, que el problema era la falta de "Gestión del Tránsito". Con esta ley pretendemos que el Estado tome para sí, con firmeza y responsabilidad la gestión del tránsito en todo el territorio nacional, a través de la creación de la UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial), y a través de las normas que adquieren hoy fuerza de ley en todo el territorio nacional.

El proyecto crea la Unidad Nacional de Seguridad Vial, un órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo que se vincula con éste a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A los efectos de su funcionamiento, actuará en el ámbito de la Presidencia de la República con autonomía técnica.

Entre sus cometidos fundamentales están los de asesorar, coordinar acciones, elaborar programas de acción, en todo lo relativo al tránsito y la seguridad vial, velar por el cumplimiento de las normas, asesorar y elaborar políticas únicas sobre la materia y fundamentalmente, supervisar el Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994 y el Registro Obligatorio de Fallecidos y Lesionados como consecuencia de Accidentes de Tránsito creado por el Decreto Nº 173, de 14 de mayo de 2002.

Se hacía necesaria la creación de una Unidad Ejecutora de estas características, dependiente del poder político, con autonomía técnica y fundamentalmente con capacidad ejecutiva. La actual Comisión Honoraria creada por la Ley Nº 16.585 se volvía inoperante por carecer de esa posición institucional y capacidad de ejecución, a pesar del aporte inmenso que realizó durante todos estos años en materia de tránsito y seguridad vial, y de la indudable buena voluntad y capacidad técnica de sus integrantes.

En definitiva, la sanción de este proyecto será el primer gran paso para comenzar a enfrentar este mal de la siniestralidad en el tránsito que catalogamos de "pandemia" y que afecta duramente a nuestra sociedad.

La eficacia de esta norma dependerá del control de su aplicación, de la tarea de la Unidad creada por la presente ley y del compromiso de la sociedad toda en asumir con seriedad la realidad del tránsito y la seguridad vial.

Por lo expuesto, solicitamos al Cuerpo la aprobación del mencionado proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ, Miembro Informante, JULIO CÉSAR FERNÁNDEZ.

"Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

INFORME EN MINORÍA

Señores Representantes:

El Partido Nacional tiene la más alta preocupación por las inconmensurables pérdidas que cada año genera el tránsito vehicular en nuestro país. Ese medio millar de muertos y los miles de lesionados, amén de las pérdidas de índole material, pueden ser medidos por el número de víctimas o por los costos económicos que ello supone, pero nunca pueden ser valorados de este modo. Cada muerte o cada pérdida de capacidades son pérdidas humanas y para eso no existen unidades de medida.

El Partido ha puesto al servicio de la solución de esta cuestión todo el concurso de sus técnicos en materia de tránsito y seguridad vial, sus juristas, la

experiencia de los directores y funcionarios del área de tránsito de las intendencias municipales, ediles con intervención en el área, médicos con especialización en el tema, ingenieros de diferentes disciplinas, y pidió, además, asesoramiento a integrantes de la policía técnica, a técnicos de las compañías de seguros, a instituciones no gubernamentales preocupadas por el asunto, y a grupos de ciudadanos que conforman comisiones para entender en el tránsito. La vastedad del asunto, sus múltiples aristas y sus enormes consecuencias así lo ameritaban.

La dimensión del problema se aprecia con facilidad desde esas cifras popularmente conocidas: medio millar de muertes cada año, algunos miles de lesionados de entidad, costos materiales situados en el orden de los U$S 200.000.000 (doscientos millones de dólares) al año y pérdidas medidas en términos de pérdidas de valor agregado, esperado futuro, del orden de los novecientos millones de dólares cada año. Las consideraciones del inicio, sumadas a estas cifras, obligan a construir una batería de soluciones para abatir estos costos. No tenemos derecho a no atender el tema, y tampoco tenemos derecho a equivocarnos. Enmendar cualquier error supone tiempo, y el tiempo cuesta vidas.

La actualidad. Las soluciones que se ofrecen en la actualidad obedecen a la preocupación que las consecuencias de los accidentes desencadenan. No responden a un estudio de situación comprensivo y acabado. No presentan, por tanto, la debida sistematización.

Los municipios han encarado:

A) La creación de normas.

B) La expedición y registro de autorizaciones de conductores y vehículos.

C) Las funciones de contralor y el registro de multas.

D) Los registros automotores.

E) La señalización vial.

F) Las obras de infraestructura vial.

La policía aporta:

A) Contralor en rutas.

B) Seguridad vial en circunstancias de riesgo especial.

C) Dictámenes técnicos en casos de siniestros.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

A) Habilitación y registro de vehículos de transporte de pasajeros y carga.

B) Control de vehículos de pasajeros y carga.

C) Obras de infraestructura vial de circulación nacional.

D) Señalización e iluminación de rutas y caminos de circulación nacional.

El Ministerio de Salud Pública aporta la atención de accidentados en sus centros de todo el país.

El Banco de Seguros del Estado y luego las compañías privadas de seguros han desarrollado formas de determinar culpabilidades y de medir los costos materiales de los accidentes, a la vez que han implantado el control del estado de los vehículos, han incentivado el uso de elementos de seguridad y la buena conducta en la conducción, a través de descuentos en las primas de seguros.

Con responsabilidad, diferentes organismos han encarado actividades con el fin de contribuir a la disminución de las malas consecuencias del tránsito vehicular. No ha sido suficiente. De cualquier modo, los esfuerzos no han sido en vano.

El panorama actual es de desorden normativo, ausencia de regulaciones en algunas áreas, escasa dedicación de los jerarcas de primer nivel con competencia en el área, fallas de contralor, defectos registrales, carencia de recursos, ausencia de compensadores en caso de daño a terceros y escasa base de conciencia por parte de conductores y peatones participantes en la circulación.

Se detecta la convivencia de múltiples legislaciones no uniformes y la ausencia de regulaciones en algunos campos. El Reglamento Nacional de Circulación Vial de 1984 ha constituido un interesante esfuerzo de coordinación. Ha sido adoptado por múltiples comunas, con lo que constituyó un interesante aporte. Su no adopción general y la imposibilidad de actualización permanente por vía legal impidieron una correcta respuesta normativa a los nuevos problemas surgidos.

Los requisitos que deben cumplir las escuelas de conductores y sus planes de enseñanza, las condiciones psico-físicas y de conocimiento que deben cumplir los responsables del contralor del tránsito, la ausencia de sanciones para los que incumplen en el mantenimiento de los registros o que cometen faltas vinculadas a los mismos, como la expedición de licencias a ciudadanos a los que les fue retirada la misma, la no uniformidad en la obligatoriedad de ins-

pección vehicular periódica y la escasa rigidez en los exámenes a conductores, la no aprobación previa de los elementos de seguridad, son algunas de las principales carencias que en materia de regulaciones se observan.

De los jerarcas con competencia en la materia, ninguno puede dedicar a la circulación vial más que una ínfima parte de su tiempo. Los Ministros con competencia parcial en el tema no pueden dedicar más que un centésimo de su tiempo y de sus recursos a las tareas de supervisión, control y diseño de estrategias de prevención. Con los Intendentes pasa en menor medida algo similar. Si bien dedican más horas a esta cuestión, deben concomitantemente resolver temas de igual importancia en los diversos órdenes bajo su competencia. Se reconoce la labor de las Divisiones de Tránsito en los municipios. En resumen, un problema nacional de primer orden sin una jerarquía con alta dedicación a su resolución.

Las fallas en el contralor en alguna medida son consecuencia de ausencias normativas, así como de dudas de criterio y falta de constante dedicación por parte de los jerarcas involucrados. En general, se concentran en ser controles "expost" y no de previa aplicación, con lo que desaparece su carácter preventivo. Es mejor revisar las condiciones de un vehículo que lamentar las consecuencias de sus fallas. La escasa severidad de las actividades inspectivas resulta ser fuente de inconvenientes, como lo es también la alta dependencia del juicio y la voluntad de la persona que ejerce la función de inspeccionar ante la carencia de registros electrónicos de faltas o fallas no pasibles de manipulación humana.

Las fallas registrales son de actualización, no de carencia de programas informáticos y equipos para desarrollarlos. El país pagó cientos de miles de dólares para obtener las herramientas que permitieran generar y mantener un Registro Único de Conductores, Infractores y Vehículos. No creó paralelamente medidas que compensaran la tarea de los que hacían el esfuerzo del registro y el mantenimiento. Tampoco creó sanciones para aquellos que incurrieran en el riesgo de otorgar licencias a personas a las que les hubiera sido retirada su habilitación, por no cumplir con su obligación del mantenimiento de los registros que permiten la detección oportuna de la falta.

Los recursos que se aplican al contralor de tránsito son mayoritariamente los otorgados por los presupuestos de los diferentes niveles de gobierno, y eventualmente los recaudados por multas aplicadas a los infractores. No existen recursos genuinos ni premios en función de resultados.

No existe aún un **seguro obligatorio** para todos los vehículos y conductores que compense los daños provocados por aquellas situaciones que no se evitaron. Su aprobación traerá aparejada la aplicación de un más estricto contralor del estado de los vehículos.

Lo más importante y grave: una sociedad que ha perdido valores y educación. Que muestra su permanente falta de respeto a la vida propia y ajena queriendo pasar primero, llegar más rápido y no atendiendo los riesgos que la circulación supone.

La solución que se requiere: sus características. El Partido Nacional entiende que la solución a aplicar debe conjugar al menos lo siguiente:

1) La existencia de un organismo con dedicación absoluta al tema de la circulación vial.

2) El otorgamiento de potestades a ese organismo para crear normativa regulatoria.

3) Recursos no dependientes de la voluntad presupuestal. En ausencia de accidentes o graves daños provocados por el tránsito muchas veces se recortan recursos para las tareas de inspección y control, de allí la importancia de independizar los recursos de la decisión política circunstancial.

4) Ese organismo debe estar institucionalmente ubicado en el ámbito municipal y tener jurisdicción nacional.

5) Se deben establecer normas únicas y generales para los conductores (habilitaciones), para los vehículos (condiciones para su habilitación), para las escuelas de conducción, los inspectores de tránsito, para la circulación, para la señalización. Asimismo, se deberá poner bajo la égida de este organismo toda la actividad del Registro Único de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones y la aprobación de elementos de seguridad.

6) Se deben aplicar recursos a la educación vial y a la creación de conciencia en la materia.

Es impensable que un tema de tanta importancia y complejidad, con crecientes innovaciones técnicas, se pueda solucionar sin una organización que le dedique toda su atención y su tiempo. El número de fallecimientos y lesiones que se producen cada año amerita la creación institucional. Los costos materiales anuales y el lucro cesante provocado justifican económicamente la opción.

El organismo creado debe tener **poder suficiente para reglamentar** la circulación en todo el país. La necesidad de otorgar poderes deviene de la imposibilidad que tiene la ley de acompasar los cambios provocados por la permanente evolución del sector de actividad. Nuevos vehículos, mayores velocidades de circulación, nuevos elementos de seguridad o de control, innovaciones de la ciencia médica, obligan a responder de manera rápida para que la prevención sea eficaz. El legislador siempre tendrá reservada la potestad de legislar para enmendar excesos o malas prácticas. Pero pretender que todo sea regulado por ley, supone el enorme riesgo de la pérdida de actualización y, por lo tanto, la aplicación de medidas no efectivas, o no eficientes, sobrecostos, imprevisiones y soluciones creativas aprovechando los vacíos legales y reglamentarios.

Los recursos deberán tener independencia de la decisión política circunstancial. La experiencia muestra que el tema del tránsito es atendido con recursos cuando se han producido graves accidentes. En otras circunstancias no se le dedican ni dinero ni tiempo. De allí la necesidad de independencia presupuestal. Nuestro Partido sugiere que los recursos estén constituidos por el 10% (diez por ciento) de lo recaudado por concepto del seguro obligatorio por lesiones o muerte, y como contrapartida, la inspección de dicho seguro recaiga en el organismo creado. La medida conseguiría el abaratamiento del seguro en el largo plazo, por cuanto la inversión en contralor es disminutiva del riesgo de accidentes. Este modo de financiamiento es un modo inteligente de asegurar recursos, control de las condiciones de seguridad de los vehículos, control de la circulación y baja en el número y la gravedad de los accidentes. Paralelamente, entendemos del caso diseñar mecanismos de premios a las intendencias y los cuerpos inspectivos que en sus comunidades exhiban bajos niveles de accidentabilidad y una permanente disminución del número de siniestros.

Entendemos que por una cuestión de orden y eficiencia el organismo a cargo debe tener **jurisdicción nacional**, y por razones de efectividad y también por incuestionable legitimidad debe **ubicarse en el ámbito municipal**. Un organismo con jurisdicción nacional ubicado en el ámbito del Congreso Nacional de Intendentes, en uso de la solución institucional prevista en la Constitución de 1996, artículo 262, inciso 5º, sería además de un interesante aporte en materia de desarrollo institucional al proceso descentralizador del Uruguay, una aplicación eficaz para la solución del tema de la inseguridad vial. Sumado a ésto, este camino respeta la legitimidad de la competencia municipal que explicaremos más adelante, y pone al único instrumento institucional con solvencia en la materia y presente en todos los rincones del territorio, al servicio del contralor del tránsito.

Las normas tienen que comprender las condiciones que deben cumplir los diferentes elementos (conductores, vehículos y vías), el ordenamiento que deben seguir, y las condiciones que deben cumplir quienes enseñan y quienes juzgan conductas.

La administración de los registros debe ser de quien es responsable de su mantenimiento, y quien a la vez, es el principal interesado en su utilización.

Finalmente, es necesario invertir recursos en formar conciencia acerca de los riesgos de la circulación vial, los modos correctos de hacerla y fundamentalmente los valores que deben presidir la convivencia de los ciudadanos. La escuela es el principal instrumento para inculcar valores y trasmitir conocimientos. Allí se deben diseñar y ejecutar planes con estos fines. Paralelamente, la inversión en campañas recordatorias de buen diseño resultan contributivas al objetivo de mantener la permanente atención en el tema.

Los municipios: legitimidad y efectividad. Los municipios han elaborado toda la base normativa para reglamentar la circulación vial y han desempeñado las funciones de contralor del cumplimiento de la misma. Cada municipio ha actuado con independencia, pero reconozcámoslo, de manera altamente abarcativa y con singular coherencia entre las normas aprobadas por las distintas Juntas Departamentales. Las diferencias más importantes han sido las que regulan los modos de circulación en lo atinente a preferencias en los derechos de paso por la fijación de arterias preferenciales y rotondas, o lugares y modos de estacionamiento, o faja por la que deben circular bicicletas, motos y ciclomotores, además de sus lugares de estacionamiento.

En lo que refiere a habilitaciones de conductores y vehículos, registros, señalización vial, velocidades permitidas, etc. la base normativa es casi común. La normativa existente es en su inmensa mayoría de origen municipal.

El municipio hace y mantiene la infraestructura vial. El ordenamiento de la circulación está indisolublemente ligado a esa función. Las vías se construyen para facilitar los flujos de personas y cosas en una ciudad, y para hacerlo en condiciones de seguridad. No se podría concebir que un organismo estableciera por dónde y de qué manera se debe circular y que

otro fuera el responsable de aprontar las vías. Seguramente, esta descoordinación provocaría sobrecostos para el gobierno municipal por utilización insuficiente de vías de tránsito, o costos por sobre utilización de pavimentos no preparados para soportar determinadas cargas o velocidades. Infraestructura vial y tránsito constituyen una unidad indisoluble.

Pero también el tema es municipal, porque es el municipio el que está presente en cada rincón del territorio para ejercer la función de controlar el respeto a las normas, y hacerlo de manera preventiva. La Intendencia y la Policía son las únicas presencias del Estado en todos los lugares del territorio. No existen otras. La policía en la campaña debe concentrarse en otras funciones. Los únicos que pueden efectivamente controlar de modo preventivo son los municipios.

Finalmente, las intendencias tienen y mantienen los registros de vehículos en todo el territorio. Lo han hecho desde siempre, y de manera encomiable. Han registrado y controlado en los tiempos en que el desarrollo de estas tareas reposaba en el orden y la sistematización de los funcionarios afectados al área. Alcanzado el tiempo de la informática, debemos señalar que son pocos los errores y faltas que se detectan. Lo que es medida clara de la honradez y dedicación de los cuerpos afectados a la función. Las intendencias han hecho bien el registro y mejor la función de contralor. Esto debido a su responsabilidad frente a los vecinos, pero también porque son las patentes de vehículos una fuente de creciente participación relativa en la financiación de gastos e inversiones municipales. Los registros son por uso de naturaleza municipales.

La propuesta del Gobierno. El Poder Ejecutivo pone en consideración dos proyectos de ley por los que crea una Unidad de Seguridad Vial (UNASEV), con jurisdicción nacional, independencia funcional, actuante en la órbita de Presidencia de la República y coordinada con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y aprueba un conjunto de normas para reglamentar la circulación vial de carácter general y aplicación obligatoria en todo el territorio nacional.

El organismo propuesto funciona en la órbita del Poder Ejecutivo, en una mezcla poco conveniente, en la medida que el funcionamiento se produce en Presidencia de la República, pero la responsabilidad política es del Ministro de Transporte y Obras Públicas. El organismo se crea con potestades generales de coordinar con diferentes órganos del Estado, y por esa razón se lo coloca en el espacio central que constituye la Presidencia de la República. Como Presidencia de la República es un órgano denominado cerrado, que no puede adquirir ni ejercer otras potestades que las que taxativamente la ley le ha otorgado, igual se le asigna la tarea pero se carga al Ministro de Transporte y Obras Públicas con la responsabilidad de una función fuera del ámbito de su competencia. Esto dificulta la función de contralor para el propio Ministro y para los demás poderes del Estado.

Las potestades otorgadas al organismo creado son de asesoramiento y promoción. En los numerales relativos a las competencias no se otorgan potestades de ejecución al organismo creado. Tampoco se incluyen exigencias de intervención preceptiva para el establecimiento de normas por los organismos con competencia en el tema. Por otra parte se establece de manera imprecisa en su alcance que el Poder Ejecutivo reglamentará aspectos relativos al funcionamiento de la UNASEV.

Los recursos previstos son los que fijen las disposiciones presupuestales y los naturales de cualquier organismo.

En los artículos 11 a 13 del Proyecto de Normas de Tránsito se define el rol de los Gobiernos Departamentales. Se les obliga a adoptar las medidas adecuadas para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley en su territorio y se les reserva el derecho de establecer normas de vigencia en su territorio, siempre y cuando las mismas no contradigan las disposiciones de la presente ley. Finalmente se obliga al conductor de un vehículo a cumplir la normativa nacional y la vigente en el departamento por el que circule.

La ley establece un conjunto de disposiciones que constituyen una base normativa mínima y uniforme para todo el país. El texto establece normas para la circulación, indica que no se debe circular a velocidades excesivamente altas o bajas, en una regulación poco precisa, indica condiciones que deben cumplir conductores y vehículos, entre los que deja abierta la posibilidad de retiro de la licencia de conducir y establece el uso obligatorio del casco y el cinturón de seguridad, criterios de señalización, seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, alcohol en sangre máximo permitido, delitos de tránsito, se determinan los delitos, se establecen penas, y se establecen agravantes.

El texto no incluye disposiciones relativas a los requisitos que deben cumplir las escuelas de enseñanza de conductores, ni las condiciones psico-físicas y

de conocimiento que deben cumplir los responsables de la inspección y control del tránsito.

La posición frente a las leyes propuestas. El Partido Nacional no acompañará los proyectos en general ni en particular.

Mucho nos gustaría poder votar una ley que contribuya a dar solución a los temas del tránsito. No es ésta.

En la propuesta del gobierno, el organismo creado para entender en la materia sólo propone pero no dispone. Aquí se precisan soluciones y no conversación.

Tampoco está dotado de recursos propios que le permitan acción permanente y en todos lados. Ni se prevén recursos para la educación y creación de conciencia.

No tiene clara ubicación jerárquica, lo que dificultará su accionar en lo que hace a la coordinación y el control.

Desconoce la realidad de que las intendencias son las únicas que pueden efectivamente controlar por estar en todos lados, no atiende la unidad que circulación e infraestructura vial presentan, desconoce la autonomía y desincentiva la participación municipal.

Respecto de la construcción del articulado, el conjunto presentado es en artículos detallista (nivel de alcohol tolerado en sangre, modo de hacer detener un vehículo) y en otros deja todo librado a las reglamentaciones (velocidades de circulación, toda la normativa ambiental como emisión de contaminantes o niveles de ruido). Omite el tratamiento de lo vinculado a las escuelas de conductores y a las condiciones que deben cumplir los inspectores de tránsito.

Debemos expresar una posición contraria al retiro de la licencia por parte de los inspectores así como nos oponemos al uso del cepo y el guinche como elementos para la inmovilización y el secuestro de vehículos. Alternativamente estamos convencidos de lo adecuada que resulta la práctica de la denominada licencia por puntos, que evita la arbitrariedad del inspector y la violencia del conductor. El descuento de puntos es junto a la obligatoriedad de asistir a cursos de conducción con nuevos exámenes, una útil manera de evitar excesos. Alguien puede restar importancia a lo que tenga que pagar, pero nadie resta importancia a la libertad de utilización de su tiempo.

Los recursos de cepo y guinche pueden ser sustituidos por multas, cursos y descuentos de puntos. Todo con el objetivo de crear conciencia duradera y de premiar a los conductores de buena conducta con descuentos en sus seguros y eventualmente de costo de las patentes de los vehículos que siempre estacionan en los lugares adecuados.

La propuesta gubernamental elimina la CONATRAN (Comisión Nacional de Tránsito) creada por la Ley Nº 16.585 para sustituirla por un organismo de similares características, de asesoramiento, sin recursos propios y sin potestades ejecutivas.

El proyecto de ley no soluciona el problema. Nos duele no poder acompañarlo mas allá de reafirmar la firme voluntad de encontrar una solución. Este articulado supone una pérdida de tiempo. Los resultados obligarán a su corrección. Lamentablemente estos resultados se miden en muertos y lesionados, que de aprobarse este proyecto alcanzarán el mismo número cada año. Sentimos la enorme frustración de no haber encontrado la manera de hacer comprender al Gobierno el tipo de respuestas institucionales que se imponen para dar solución al grave asunto de la seguridad vial en el país.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

SERGIO BOTANA, Miembro Informante, DAVID DOTI GENTA, JAIME MARIO TROBO, según lo establecido en el inciso 2º del artículo 132 del Reglamento de la Cámara de Representantes, y el sector al cual representa acompaña el Informe en Minoría elaborado por el Diputado Sergio Botana, en virtud de tratarse de la posición del Partido Nacional en dicho tema.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase el Consejo Nacional Federal de Seguridad Vial (CONASEV) que tendrá competencia y jurisdicción nacional en materia de tránsito.

Artículo 2º.- Se integrará por cinco miembros (Presidente, Secretario, Tesorero y dos Vocales) designados por el Congreso Nacional de Intendentes que durarán en sus funciones hasta que sean sustituidos por el propio Congreso. Para el nombramiento se requiere el acuerdo de los dos tercios del cuerpo.

Artículo 3º.- El Presidente representará al Consejo, presidirá sus sesiones, firmará con el Secretario las decisiones adoptadas por aquélla y las comunicaciones pertinentes, y tendrá a su cargo la administración de los recursos humanos y financieros, así como las demás funciones que le acordare el reglamento interno.

Artículo 4º.- Las decisiones se adoptarán por mayoría de miembros.

Artículo 5º.- El régimen de funcionamiento, las tareas de los Consejeros, sus retribuciones, la organización y los cargos necesarios para el funcionamiento, las inspecciones y toda cuestión no prevista en la presente, será fijado por la reglamentación que en un plazo de 180 días aprobará el Congreso Nacional de Intendentes.

Artículo 6º (Comisiones Asesoras).- Se crearán dos Comisiones Asesoras. Una de primer nivel, integrada por un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, uno del Ministerio de Salud Pública, uno del Ministerio del Interior y dos delegados de las Intendencias. La otra, de segundo nivel, integrada por las siguientes organizaciones: Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Intendencia Municipal de Montevideo, Congreso Nacional de Intendentes, Banco de Seguros del Estado, Cámara de Transporte del Uruguay y Federación Obrera del Transporte.

El Congreso Nacional de Intendentes, asimismo, designará un delegado titular y su correspondiente alterno entre los candidatos propuestos por el Centro Automovilista del Uruguay, el Automóvil Club del Uruguay, el Centro Protección de Choferes de Montevideo y la Federación Uruguaya de Choferes.

Artículo 7º (Competencia).- La CONASEV tendrá las siguientes atribuciones:

A) Establecer los requisitos que deben cumplir las personas para la obtención de la habilitación nacional para conducir.

B) Indicar la normativa que deben cumplir los vehículos para circular en cualquier punto del territorio nacional.

C) Dictar las normas de circulación con alcance nacional.

D) Disponer la reglamentación aplicable a las escuelas de enseñanza de conductores.

E) Establecer las normas que deben cumplir los inspectores de tránsito en lo referente a su formación, aptitudes mínimas y ejercicio de su función.

F) Estará a su cargo la señalización vial en rutas nacionales, caminos departamentales y centros poblados.

G) Gestionar el Registro Único de Conductores, Infractores y Vehículos, mantenerlo actualizado y aplicar las sanciones correspondientes.

H) Encargarse del Registro de accidentes.

I) Controlar que todos los vehículos que circulen en el territorio nacional tengan vigente el seguro obligatorio por responsabilidad civil por lesiones o muerte contra terceros.

J) Aportar a las autoridades de la Educación los elementos conceptuales y materiales para la enseñanza de valores, normas, hábitos y usos tendentes a asegurar niveles aceptables de seguridad vial.

K) Implementar campañas de comunicación pública con el objeto de elevar los niveles de seguridad vial.

L) Aprobar cualquier tipo de elemento de seguridad a ser utilizado por las personas ó vehículos involucrados.

Artículo 8º (Recursos).- El Consejo se financiará con el monto correspondiente al 10% (diez por ciento) del seguro obligatorio por responsabilidad civil por lesiones o muerte contra terceros.

Artículo 9º (Delegación).- El Consejo podrá delegar atribuciones, actuar en acuerdo con las Intendencias Municipales, con los Ministerios en el ámbito de su competencia y con organizaciones representativas del sector.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

SERGIO BOTANA, Miembro Informante,
DAVID DOTI GENTA".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante en minoría señor Diputado Domínguez.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: lamento mucho que no esté presente un grupo importante de parlamentarios. No es que esto me asombre, porque sucede muy a menudo, pero este proyecto de ley que vamos a votar en el día de hoy tiene mucho trabajo detrás, como todos los que se tratan aquí. Indudablemente, me habría gustado que hoy hubiera más legisladores trabajando en este tema.

Debo decir que tengo la inmensa satisfacción de presentar hoy ante este Cuerpo dos proyectos de ley que son una clara aspiración de nuestra Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Me refiero al que dispone la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial y al caratulado "Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional".

Desde la Legislatura anterior hemos trabajado incansablemente en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, buscando una solución legislativa al problema del tránsito y de la seguridad vial y a sus terribles consecuencias en términos de pérdidas materiales y humanas para nuestra sociedad.

Los proyectos que se ponen hoy a consideración de esta Cámara refieren a la misma problemática, pero la Comisión entendió conveniente separar la parte institucional de la normativa. Con este temperamento se realizó el tratamiento de dos textos: uno referido a la creación de un organismo en la esfera del Poder Ejecutivo -la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)- y otro que contiene normas relativas al tránsito y a la seguridad vial aplicables en todo el territorio nacional.

El abordaje de dos textos diferentes no significa que se trata de dos problemas distintos. Por el contrario, siempre entendimos que ambos textos eran complementarios; solo por razones metodológicas se resolvió encarar el trabajo de esta manera.

Es necesario hacer un poco de historia con respecto a la concreción de los proyectos que nos ocupan. Se trata de una historia muy rica en aportes, trabajo y dedicación por parte de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -el actual y el de la Administración anterior- y de varias instituciones que necesariamente debemos mencionar, aun pecando de omitir algunas de ellas por involuntarios errores de memoria.

En este proceso de creación legislativa, que comenzó en la Legislatura pasada, participaron además de la Comisión y el Ministro de la época, el Sindicato Médico del Uruguay, la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN) -creada por la Ley N° 16.585-, la Policía Caminera, la Junta Nacional Antidroga, la UNOTT, Intendencias Municipales a través de sus Departamentos de Tránsito y Transporte, el Congreso de Intendentes y el Congreso Nacional de Ediles, entre otros. De ese fecundo intercambio de ideas surgió el texto que hoy nos disponemos a aprobar.

Volvamos a la historia de ese texto.

El 15 de febrero de 2006, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas envió a nuestra Comisión un anteproyecto de ley marco en materia de tránsito y seguridad vial. Posteriormente, el 20 de junio de este mismo año, y atendiendo a la sugerencia de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas con respecto al tratamiento del tema, el Poder Ejecutivo remitió al Parlamento dos proyectos de ley: "Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación)" y "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional. (Normas)".

La Comisión se abocó al estudio del articulado y, luego de efectuar algunas modificaciones, lo remitió nuevamente al Poder Ejecutivo, el que por último, con fecha 20 de octubre, envió un mensaje al Parlamento con los dos textos que tenemos hoy a consideración. Este proceso demuestra el trabajo mancomunado del Poder Ejecutivo, del Poder Legislativo y de la sociedad civil. Todos realizaron su aporte, sus sugerencias y sus críticas hasta llegar a un texto definitivo.

En tiempos en que el debate sobre los grandes temas nacionales es puesto a veces en tela de juicio, es importante resaltar que, a pesar de diferencias políticas y de enfoque en algunos temas, este debate fue franco, abierto a todos los actores y, sobre todo, finalmente fructífero.

Los señores legisladores recordarán que en la sesión del día 1° de noviembre hicimos mención a estos dos proyectos en el transcurso de la media hora previa. Allí hablábamos del verdadero flagelo que es para nuestra sociedad la siniestralidad en el tránsito. También hacíamos mención a algunos datos estadísticos para ilustrar la trascendencia social y económica de esta especie de pandemia que es la accidentalidad en el tránsito.

Más adelante profundizaremos en estos aspectos, pero quiero referirme a algunos de los hechos puntuales y recientes que, fuera de toda frivolidad o dramatismo, nos ponen de cara a esta trágica -sí, trágica- realidad.

Días atrás, en mi departamento de Paysandú ocurrieron, entre otros, tres accidentes de tránsito con

consecuencias graves. Digo entre otros, porque no fueron los únicos. Si se tiene en cuenta que en el año 2005 ocurrieron 1.278 accidentes de tránsito en el departamento y que hasta julio de 2006 se contabilizaron 860, se verá que esto da un promedio de 3,5 accidentes por día en 2005 y 4,75 en lo que iba del presente año hasta la fecha señalada.

El sábado 11 de noviembre, en el cruce de las calles Felipe Argentú y República Argentina de la capital de mi departamento, se produjo un violento choque que fue producto de una imprudente maniobra de uno de los protagonistas y de una velocidad excesiva del otro. El resultado fue que el primero de ellos salió despedido de su vehículo, golpeándose contra el pavimento. Ese conductor terminó internado en estado delicado en el Hospital de Tacuarembó. No llevaba colocado el cinturón de seguridad.

Al día siguiente, domingo 12, en la esquina de la avenida Wilson Ferreira y Enrique Chaplin, en una maniobra brusca de un vehículo, un niño de seis años salió despedido al abrirse la puerta y, arrollado por el mismo, dos días después falleció como producto de las graves lesiones que experimentó. Ese niño iba en el asiento delantero de una camioneta "pick-up" de dos plazas y no iba sujeto por el cinturón ni por la silla que reglamentariamente se debe usar para trasladar a un niño en un vehículo.

Por último, y nada más que a título ilustrativo, hace un par de semanas, en la cercanía de Cerro Chato, en la Ruta N° 3 del departamento de Paysandú, un camión conducido por un joven de dieciséis años volcó, provocando lesiones de entidad a varios jóvenes. Uno de ellos, de veinte años, fue derivado al CTI del Hospital de Tacuarembó, y otra jovencita fue llevada al Hospital Escuela del Litoral con traumatismo de cráneo y pérdida de conocimiento. Esta chica viajaba en la caja del camión sin ninguna protección.

Estos relatos no son antojadizos; no queremos incurrir en dramatismos simplistas. Solo queremos demostrar la gravedad que reviste la falta de educación en el tránsito, el incumplimiento de las normas vigentes y, sobre todo, las terribles consecuencias que esas conductas deparan.

Si nos ubicamos en las consecuencias para las vidas humanas, la Organización Mundial de la Salud calcula que el 25% de todas las muertes debidas a lesiones son el resultado de daños causados por accidentes de tránsito en calles y carreteras. Según las proyecciones de esta Organización, para el año 2020 las lesiones causadas por accidentes de tránsito podrían llegar a ocupar el tercer lugar entre las causas de muerte y discapacidad, superando a enfermedades como la malaria, la tuberculosis y el sida. Por eso, hace un momento hablábamos de una pandemia, de una pandemia con efectos devastadores.

A nivel regional, hay alrededor de 30.000 muertos y de 300.000 heridos por accidentes de tránsito por año. El MERCOSUR tiene casi la misma cantidad de muertos por accidentes de tránsito que Europa, a pesar de contar con muchos menos habitantes y vehículos. Tomando el indicador de víctimas fatales por cantidad de vehículos, podemos ver que en el MERCOSUR hay diez muertos por cada diez mil vehículos. El índice más alto de los países europeos es el de Portugal, con cuatro muertos cada diez mil vehículos; España tiene tres muertos cada diez mil vehículos.

A nivel internacional también existe un indicador de accidentalidad con respecto a personas fallecidas en accidentes de tránsito medido en cantidad de kilómetros. De acuerdo con este indicador, en Europa hay 0,91 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos por un vehículo; en Alemania, hay aproximadamente 1,5 muertos cada cien millones. En Uruguay, según la última evaluación realizada en 1998, había 9,6 muertos cada cien millones.

Como podrán ver, compañeros, señores legisladores y señor Presidente, estamos frente a un problema muy, pero muy serio. En nuestro país, los accidentes de tránsito constituyen la principal causa de muerte en personas de entre cinco y treinta y cuatro años; un país en el que existen más de quinientos mil automóviles y una cantidad similar de motos; un país en el que hay un millón de licencias de conducir, muchas veces otorgadas luego de un examen con mínimas exigencias, por no decir nulas. En promedio, dos uruguayos fallecen a diario en accidentes de tránsito y otros cinco quedan con secuelas por el resto de su vida. Los lesionados son más de veinte mil al año, la mitad de los cuales son considerados lesionados graves.

Esta realidad, como a todos los uruguayos, nos preocupa enormemente, pero no solo por las pérdidas materiales y humanas, sino porque el 95% de los accidentes de tránsito son ocasionados por errores humanos, es decir, por incorrecta aplicación o por inob-

servancia de las normas de tránsito. La respuesta a esta problemática debe ser inmediata por parte del Estado. Se debe ejercer una acción directa y concreta para enfrentar este problema. Esta acción del Estado involucra a varios actores institucionales y de la sociedad civil. No es suficiente la existencia de una evolucionada, moderna y completa normativa en materia de tránsito y seguridad vial si no es aplicada, si no es respetada por los ciudadanos. Las leyes basan su éxito en su eficacia y no en su perfeccionamiento técnico-jurídico.

El desafío que tenemos por delante es, además de crear buenas normas en materia de tránsito y seguridad vial, hacer que esas normas sean eficaces, y esa tarea nos compete no solo a los legisladores, sino a todos los actores sociales. El principal objetivo es cambiar el comportamiento de conductores y peatones para reducir al mínimo posible la incidencia de los errores humanos entre las causas de los accidentes de tránsito.

Volviendo a los datos estadísticos, veamos la incidencia que la siniestralidad en el tránsito tiene en nuestra economía. Tomaremos como base un estudio realizado en octubre de 2001 por la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN), creada -como ya dijimos- por la Ley N° 16.585. La elección no es casual. Se trata de un completísimo estudio sobre la incidencia económica de los accidentes de tránsito. El trabajo estudia el costo que representan las pérdidas de vidas en esos siniestros en términos económicos. Queremos, además, a través de la presentación de los datos de este estudio, homenajear a la CONATRAN, que a pesar de tratarse de una Comisión Honoraria, con dificultades para funcionar, realizó un enorme esfuerzo en todos estos años para aportar a la prevención y al control de la siniestralidad en el tránsito.

El estudio toma la edad promedio de las víctimas de accidentes de tránsito fallecidas y lesionadas y, en base a ello, establece los costos que se ocasionan por pérdida de generación de producto. Además, incorpora los costos de atención médica, las pérdidas salariales de las víctimas y sus acompañantes y las pérdidas materiales, sintetizando esa estimación en un costo total de US$ 908:000.000 anuales. Esta cifra equivale al 4,3% del producto bruto interno de nuestro país y al 50% de lo que producen anualmente los sectores transporte, almacenamiento y comunicaciones, conjuntamente. Nuestro gasto en accidentes de tránsito es superior a los ingresos que el país obtiene anualmente por turismo. Cada trabajador o empresario uruguayo paga, directa o indirectamente, el equivalente a US$ 50 anuales por concepto de costos de los accidentes de tránsito.

A nivel internacional, hay estudios sobre el impacto psicológico que se produce en las víctimas y en los sobrevivientes de accidentes de tránsito. En nuestro país no se han desarrollado demasiado esos estudios, pero de acuerdo con los técnicos que hemos consultado se pueden extraer algunas conclusiones. Por ejemplo, de la investigación realizada sobre conductores, las causas más directas de los siniestros pueden atribuirse a ignorancia, impericia, imprudencia, irresponsabilidad, inconciencia e intolerancia. Las consecuencias principales afectan al entorno familiar y al propio individuo. Estas son: asunción de nuevos roles en el núcleo familiar, trastornos de conducta, consecuencias emocionales, escolares, laborales, sociales, etcétera.

Esta reseña estadística pretendió abarcar los distintos aspectos de la siniestralidad en el tránsito y sus consecuencias. Nos revela la importancia que tiene este tema para nuestra sociedad y nos introduce finalmente en el análisis de los principales aspectos de los proyectos de ley que nos proponemos aprobar en la Cámara de Representantes.

El pasado 10 de mayo de 2006, la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas recibió al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para tratar el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, por el que se crea la Unidad de Seguridad Vial. En esa oportunidad, el señor Ministro Rossi expresó que se trataba de "[...] una necesidad principal que tiene esta materia pendiente de la sociedad uruguaya, que es como establecernos un ámbito responsable, con capacidad ejecutora para desarrollar, promover y coordinar políticas en materia de seguridad de tránsito [...]".

Representantes de la Asociación de Ingenieros del Uruguay expresaban a la Comisión que el problema era la falta de gestión del tránsito. Con este proyecto pretendemos que el Estado tome para sí, con firmeza y responsabilidad, la gestión del tránsito en todo el territorio nacional, a través de la creación de la UNASEV -Unidad Nacional de Seguridad Vial- y de

las normas que hoy consideramos y que adquirirán fuerza de ley en todo el territorio nacional.

El proyecto crea la Unidad Nacional de Seguridad Vial, un órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, que se vincula con este a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A los efectos de su funcionamiento, actuará en el ámbito de la Presidencia de la República, con autonomía técnica. Entre sus cometidos fundamentales están los de asesorar y coordinar acciones, elaborar programas de acción en todo lo relativo al tránsito y la seguridad vial, velar por el cumplimiento de las normas, asesorar y elaborar políticas únicas sobre la materia y, fundamentalmente, supervisar el Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, creado por la Ley N° 16.585, y el Registro Obligatorio de Fallecidos y Lesionados como consecuencia de Accidentes de Tránsito, creado por el Decreto N° 173/002.

Se hacía necesaria la creación de una unidad ejecutora de estas características, dependiente del poder político, con autonomía técnica y, fundamentalmente, con capacidad ejecutiva. La actual Comisión Honoraria creada por la Ley N° 16.585 se volvía inoperante por carecer de esa posición institucional y capacidad de ejecución, a pesar del aporte inmenso que realizó durante todos estos años en materia de tránsito y seguridad vial, como señalamos anteriormente, y de la indudable buena voluntad y capacidad técnica de sus integrantes.

De esta Unidad que proponemos crear a través del proyecto que se pone a consideración de la Cámara surgirán las políticas en materia de tránsito y seguridad vial que nos permitan torcerle el brazo -valga el ejemplo- a este verdadero flagelo que afecta a nuestra sociedad en particular y se transforma en la "peste negra" de este siglo para toda la humanidad. Y no nos quedamos cortos.

El tema de la siniestralidad en el tránsito y de la seguridad vial deben ser materia de una verdadera política de Estado. El tiempo de las grandes declaraciones y de la lectura de estadísticas con voz quebrada ya pasó. El Estado debe tomar las riendas de este problema y pasar a la acción. Por eso entendemos que la creación de una unidad ejecutora dependiente del Poder Ejecutivo, con responsabilidad política, es el mejor instrumento para llevar adelante esa política de Estado. Este Gobierno, su Ministro de Transporte y Obras Públicas y este Parlamento, han entendido que este era uno de los temas impostergables de la agenda política.

Como pudieron advertir los señores legisladores cuando hacíamos una breve historia de este proyecto, la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y el Poder Ejecutivo trabajaron en forma conjunta y coordinada para llegar a la redacción más apropiada y a la mayor precisión jurídica posible, contemplando los planteos y puntos de vista de todos los integrantes de la sociedad civil que participaron en el proceso.

Hubiéramos deseado plasmar esta iniciativa en tiempos más reducidos. De todos modos, tenemos la satisfacción de haber utilizado todo este tiempo para elaborar un instrumento idóneo para los fines que el Estado se propone en esta materia. Buscamos el consenso de todos los actores involucrados: Congreso de Intendentes, Congreso Nacional de Ediles, Juntas Departamentales y otros actores que ya hemos mencionado. Con orgullo puedo decir que hemos obtenido un apoyo explícito de todas estas instituciones.

Precisamente, el pasado jueves 23 de noviembre fuimos invitados por la Junta Departamental de Florida para participar de una jornada referida a los proyectos de ley que hoy nos proponemos votar. Con satisfacción constatamos el compromiso y el interés de la sociedad floridense, de sus legisladores departamentales y de la propia Intendencia, para colaborar con la Unidad que se creará y para aportar al cumplimiento de las normas que se establecen a nivel nacional. Lo mismo ha ocurrido en mi departamento con la Comisión de Transporte de la localidad, que siempre estuvo atenta, y cuando concurrimos al Congreso Nacional de Ediles tuvimos la oportunidad de contactarnos con dicha Comisión y compartir con sus integrantes las inquietudes que aquí estamos vertiendo. Por fin se ha creado una conciencia a nivel general de la gravedad del problema del tránsito y de la seguridad vial, y este es un ejemplo reciente y claro. ¡Enhorabuena! Sabemos que la misma preocupación existe en todo el territorio nacional.

En cuanto a los aspectos de la normativa -esto está referido al Anexo I del Repartido N° 686; no mencioné el otro, pero, en realidad, está implícito-, el otro texto que nos proponemos aprobar hoy refiere a normas de tránsito aplicables en el territorio nacional.

Para hacer más clara la exposición de las normas que contiene, dividiremos el análisis en diferentes títulos.

Empecemos por las generalidades. Esta parte, que llamaremos generalidades, contiene -valga la redundancia- normas generales en materia de tránsito, algunas de las cuales entendemos de vital importancia para delimitar claramente cuál es el espíritu que inspira esta ley.

En el artículo 1° se establece que se trata de una ley de orden público. Doctrinariamente, se entiende que una ley es de orden público cuando responde a un interés general colectivo, por oposición a las cuestiones de orden privado, en las que solo juega un interés particular. Por eso las leyes de orden público son irrenunciables, imperativas; por el contrario, las de orden privado son renunciables, permisivas y confieren a los interesados la posibilidad de apartarse de sus disposiciones y sustituirlas por otras. Indudablemente, estos son los aportes de los compañeros abogados, que han contribuido muy claramente en estos temas.

Concretamente, en los artículos 1° y 2° el proyecto refiere a valores tales como "la vida y la seguridad personal" y establece entre sus fines: "Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos". Por la naturaleza de los bienes jurídicos tutelados -la vida y la integridad física de los ciudadanos- se entendió que este proyecto de ley debía contener esa declaración de orden público.

En cuanto al ámbito de aplicación, esta norma es de enorme importancia y marca uno de los aspectos diferenciales de ella con respecto a todo el marco normativo que ya existe en materia de tránsito y de seguridad vial, positivo, vigente y proyectado.

Existe un proyecto del Poder Ejecutivo anterior. También tenemos un completo anteproyecto de Código Nacional de Circulación Vial de la República Oriental del Uruguay, y más reciente está el anteproyecto de creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CONASEV), en el que tanto trabajó el compañero Diputado Yanes. Con respecto a la Legislatura anterior, cabe mencionar el proyecto de ley presentado por el compañero ex Diputado Gil Solares sobre la obligatoriedad de usar las luces cortas. Podría seguir enumerando, pero vayan estas referencias simplemente a título de ejemplo.

En lo que concierne al derecho positivo, vigente, coexisten quince cuerpos normativos: el Reglamento Nacional de Circulación Vial -Decreto N° 118/984-, que rige a nivel nacional y fue adoptado por seis Intendencias Municipales; el Reglamento de Tránsito del MERCOSUR, y trece ordenanzas o reglamentos municipales de tránsito.

La síntesis de todos estos proyectos y cuerpos normativos pretende materializarse en el proyecto de ley que hoy queremos aprobar, conjuntamente con el de la creación de la UNASEV. Este proyecto de ley, una vez aprobado, regirá en todo el territorio nacional.

Como decíamos, en el artículo 4° se establece claramente el ámbito espacial de aplicación: "Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público". Esta solución legal se compadece con el derecho comparado. Por ejemplo, es el caso de Venezuela, cuya ley de tránsito y transporte terrestre es una de las más completas del continente.

En cuanto a las reglas generales de circulación, el proyecto recoge algunas disposiciones relativas al tránsito en materia de circulación de vehículos -velocidades, señalización, conductores, vehículos, peatones y maniobras- que se entiende que por su importancia deben tener rango legislativo.

Entre estas disposiciones deben destacarse las siguientes. Una de ellas es la obligatoriedad para todo vehículo automotor de circular con los proyectores de luces bajas -luces cortas- encendidos en forma permanente. Estudios internacionales han demostrado a este respecto que las situaciones peligrosas en el tránsito disminuyen alrededor de un 36% con el uso de las luces bajas. Un vehículo es entre un 70% y un 300% más visible con sus reflectores encendidos. Esto demuestra la importancia de esta medida preventiva que se introduce en este proyecto de ley. Además, son muchos los países del mundo que han adoptado esta norma como obligatoria, y en la mayoría de los casos con un rango legal. A título de ejemplo mencionamos a Finlandia desde 1972, Suecia desde 1977, Alemania desde 2005 para todos los vehícu-

los oficiales, Argentina desde 2001 y Colombia desde 2004.

En cuanto a la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores, debemos decir que en el Reglamento Nacional de Circulación Vial -Decreto N° 118/984- ya se exigía el cinturón como un elemento del vehículo. A través de esta norma se establece por disposición legal el uso del cinturón para todos los ocupantes del vehículo.

Con respecto a la obligatoriedad del uso de las señales luminosas para las bicicletas, vehículos de tracción a sangre -carros- y sus conductores, y a la obligatoriedad del uso del casco para los conductores de bicicletas y motocicletas, nos debemos detener un poco en el análisis de esta norma. En nuestro departamento -hablo de Paysandú, obviamente-, se ha realizado un trabajo muy completo con respecto a las consecuencias de no usar casco en motos y en bicicletas. El doctor Washington Lanterna, un neurocirujano, realizó durante años un trabajoso relevamiento de las víctimas de accidentes de tránsito con traumatismos, fracturas y lesiones graves en la cabeza, como consecuencia de la ausencia de casco. Los resultados son verdaderamente escalofriantes; también lo son algunos documentos gráficos, por cierto, pero nuestra intención no es la truculencia, sino la ilustración de este problema con datos serios y de origen científico.

Por ejemplo, en Estados Unidos de América se contabilizaron en 2001 150.000 muertes por accidentes de tránsito y alrededor de 500.000 traumatismos encefalocraneanos. Como producto de esos traumatismos encefalocraneanos, 50.000 quedan con secuelas y 20.000 mueren en el hospital. En Paysandú, en el año 2000 se realizó un estudio que permitió comprobar el impacto de la obligatoriedad del casco. Desde su imposición -hay que entender que su imposición refirió a personas menores de dieciocho años-, la mortalidad bajó de veinte a cinco casos por año. El grado de aceptación del casco en nuestro departamento es de un 80%, de acuerdo con datos publicados por el diario "El Telégrafo", de nuestro departamento. Sin embargo, las consecuencias de no usarlo son terribles. Las lesiones provocadas por traumatismos encefalocraneanos terminan con pacientes en el CTI en el 60% de los casos, muchos de ellos en coma grave, otros con muerte cerebral, y la mayoría, por fortuna, se restablece. Téngase especialmente en cuenta que el estudio al que hacemos referencia consideró exclusivamente los accidentados en motos o en bicicletas que no portaban casco.

En cuanto a las medidas de prevención y control, cabe destacar en esta parte del proyecto de ley lo dispuesto con respecto a la prueba del alcohol y las drogas en sangre, en particular la determinación del grado de concentración tolerable -0,3 gramos de alcohol por litro de sangre-, compatible con los niveles exigidos internacionalmente. Esta norma es fundamental si se tiene en cuenta que aproximadamente el 15% de los conductores que han protagonizado accidentes de tránsito presentaban niveles superiores a 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, que es el nivel máximo actualmente autorizado.

Les voy a narrar un hecho -pido disculpas por la extensión, pero me parece importante señalarlo- porque debemos establecer una comparación respecto de este tema. En el año 2005 se cumplieron cien años del primer accidente de tránsito ocurrido en nuestro país. Recuerdo que esto lo hablamos con los Diputados de la Comisión y nos acompañaba el señor Diputado Yanes. El primer accidente fue en Montevideo, y su protagonista fue un personaje de nuestra historia: don Alejo Rossell y Rius. Ese accidente no produjo víctimas, pero un año después, en 1906, tuvo lugar el primer accidente de tránsito con consecuencias fatales en el Uruguay. Tomamos como referencia el año 1905 porque fue cuando se introdujo el primer automóvil en nuestro país.

Cien años después, y en forma emblemática, aportamos datos de un accidente ocurrido el año pasado, precisamente el día en que se conmemoraba el "Día sin Accidentes de Tránsito", de acuerdo con la información de Policía Caminera. Como consecuencia de un vuelco -atiéndase bien- resultaron lesionadas doce personas; su conductor carecía de licencia de conducir y registró 2,49 gramos en la espirometría, es decir, el conductor estaba ebrio. Creo que con este ejemplo basta para comprender el porqué de exigir casi ausencia total de alcohol en sangre en los conductores.

Por último, en cuanto a los delitos, infracciones y sanciones, se penalizan algunas conductas, como la conducción alterada por influencia de drogas psicoactivas, la conducción temeraria y alteración dolosa del escenario del siniestro, a título de ejemplo. Estas normas no solo apuntan a penalizar a los infractores

con penas severas o multas cuantiosas; lo que pretenden, fundamentalmente, es crear conciencia sobre la gravedad de determinadas conductas en el tránsito y sobre sus trágicas consecuencias.

Señor Presidente: no desconocemos algunas diferencias puntuales con el proyecto por parte de algunos compañeros legisladores con respecto a la creación de la UNASEV y a algunas normas de tránsito, pero reconocemos el compromiso en el tratamiento de esta temática, la disposición permanente a trabajar en la búsqueda de soluciones y la preocupación compartida por enfrentar este flagelo que es la siniestralidad en el tránsito.

Nobleza obliga: hemos trabajado mucho y muy seriamente en estos dos proyectos en el seno de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas; hemos escuchado con atención a todos los actores; hemos coincidido en la importancia de legislar en materia de tránsito y seguridad vial y en elaborar una política de Estado que trascienda los Gobiernos de turno, y eso lo rescatamos como un valor fundamental.

Las diferencias se plantearán en esta Cámara, pero, en esencia, la necesidad de legislar en la materia es compartida por los integrantes de la Comisión que nos toca presidir. Este es un aspecto que merece especial mención. Por ello, vaya el reconocimiento al compañero Diputado Fernández, al señor Diputado Botana y a mi coterráneo, el señor Diputado Doti Genta -que hoy no se encuentra, pero está su suplente sanducero-, al igual que a los delegados de sector que participaron del trabajo, como los señores Diputados Brenta, Mahía, Trobo y Espinosa -que está presente, de la bancada colorada-, y al compañero Diputado Yanes -que, indudablemente, con su casco, con su cinturón de seguridad, hoy es una figura emblemática de la noche-, que, junto con sus asesores, aportó mucho a la elaboración de los textos definitivos. Por supuesto que esta tarea no hubiera sido posible sin el aporte del personal de la asesora, de sus Secretarias y de todos los funcionarios que siempre están atentos a todas estas cosas, sin reparar en el horario ni en el día de la semana.

En definitiva, la aprobación de estos dos proyectos de ley presentados por el Poder Ejecutivo será el primer gran paso para comenzar a enfrentar este mal de la siniestralidad en el tránsito, que dimos en llamar pandemia y que afecta duramente a nuestra sociedad. La eficacia de esta norma dependerá del control de su aplicación, de la tarea de la Unidad creada por la ley y del compromiso de la sociedad toda de asumir con seriedad la realidad del tránsito y la seguridad vial.

Eso es todo cuanto quería decir, señor Presidente.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el miembro informante en minoría señor Diputado Botana.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: yo voy a utilizar el mismo procedimiento que ha usado el señor Diputado Domínguez para informar estos proyectos. Voy a trabajar en general sobre el conjunto de los proyectos. Seguramente será esa la mejor manera de aprovechar el tiempo en Sala y después, en la discusión artículo por artículo, tendremos oportunidad de ir dejando constancias y de ir planteando algunas cuestiones.

Nuestra Comisión, como bien decía el señor Diputado Domínguez, trabajó seriamente este tema. En ese sentido, yo tengo que expresar mi agradecimiento personal, pero también el del señor Diputado Doti Genta, a los señores Diputados del Gobierno, Domínguez y Fernández, y también por los aportes de los señores Diputados Espinosa, Trobo, Yanes, Mahía, Brenta y, por supuesto, por los de las Secretarias de la Comisión, Beatriz Guadalupe y Alicia Burgueño.

Es cierto que no hemos llegado a conclusiones comunes, pero hemos abordado el tema con seriedad y con preocupación. Discrepamos, por supuesto, en cuáles son las soluciones, pero todos hemos avanzado con seriedad y con respeto, y creo que eso vale, y vale enormemente en este Parlamento de la República.

Hemos intercambiado ideas con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hemos recibido delegaciones, hemos recibido técnicos, hemos recibido informes de las Juntas Departamentales, hemos organizado conferencias, hemos recibido informes de los equipos técnicos de las Intendencias, del Congreso de Intendentes, hemos ido a visitar el interior de la República y estamos satisfechos del buen clima y de la seriedad con que hemos trabajado. Podremos tener discrepancias -las tenemos, ¡claro que sí!-, pero ese aspecto será cuestión de los resultados posteriores.

Lo que hoy importa es haber venido a un debate después de haber abordado el tema con seriedad.

El Gobierno está absolutamente convencido de la eficacia que tendrá su proyecto de ley y nosotros estamos absolutamente convencidos de la alternativa que estamos presentando.

Creo que es importante resaltar la cordialidad en el debate; supongo que el señor Diputado Yanes, el casco que tiene sobre la mesa para enfrentar este debate lo tendrá por el otro elemento, ese de color medio amarillito que también está luciendo sobre su mesa. Tiene miedo el señor Diputado de que alguien le tire alguna piedra; quédese tranquilo, que somos gente pacífica los del otro lado.

Señor Presidente: en este tema estamos todos absolutamente comprometidos y hemos actuado con la seriedad política con la que hay que actuar. Seguramente, en esta Sala, la mayoría de nosotros tenga para contar algún hecho muy duro vinculado con nuestras vidas, causado por un accidente de tránsito. Yo alguna vez se lo conté a los compañeros de la Comisión. Este año hace exactamente treinta años que a mí me tocó perder a mi padre en un accidente de tránsito que tuvimos. Así que ¡si tendré compromiso con el tema!

Pero en Sala está presente gente a la cual le han pasado cosas peores a causa de los accidentes de tránsito. Así que si será grande nuestra obligación de llegar a soluciones en la materia. Creo que esta cifra de quinientos fallecidos por año, la cifra de las más de mil personas con lesiones graves cada año, de las pérdidas materiales en el orden de los US$ 200:000.000 o US$ 300:000.000 por año, o esta otra cifra -muy bien estimada- referida al valor esperado cesante a causa de los fallecimientos y de las lesiones, que alcanza -como bien lo decía el Diputado Domínguez- el orden de los US$ 900:000.000 en este país, están demostrando la entidad del problema.

Yo sé que ninguna de las vidas que se pierda puede ser medida en plata; ninguna de las vidas que se pierda puede ser medida en consecuencias materiales; yo sé que el dolor que se causa a los hijos no puede ser medido nunca por estos indicadores y mucho menos el que se causa a los padres cuando el fallecido ha sido un hijo, pero de alguna manera estas cifras están demostrando la dimensión del problema, nos están diciendo la necesidad de su abordaje y están dando, además de justificación espiritual y sentimental, justificación material a la creación de un organismo para hacerse cargo del tema del tránsito en el Uruguay.

La actualidad del país en materia de tránsito es de desorden normativo, de ausencia de regulaciones en algunas áreas, de escasa dedicación de los jerarcas de primer nivel a la atención de este tema, de fallas en el contralor, de algunos defectos en materia registral, de carencia de recursos para encarar el tema, de ausencia de compensadores en caso de daño causado a terceros y de escasa base de conciencia por parte de los conductores y también de los peatones que participan en el tránsito.

El país tiene diferentes legislaciones que están conviviendo en este tema. Es cierto que el Reglamento Nacional de Circulación Vial del año 1984 ha sido un interesante esfuerzo de coordinación, pero no ha sido adoptado por todos, no ha sido adoptado en general y, después, el hecho de haber descansado un poco en que la ley tuviera que generar las actualizaciones ha hecho que no hayamos podido dar una correcta respuesta en materia normativa a los nuevos problemas que han venido surgiendo.

Y faltan muchas cosas; hay ausencias de regulaciones también. Los requisitos que tienen que cumplir las escuelas de conductores, los planes de enseñanza que tienen que practicar, las condiciones psicofísicas y de conocimiento que deben cumplir los responsables del contralor del tránsito, los inspectores de tránsito, la ausencia de sanciones para los que incumplen el mantenimiento de los registros o cometen faltas vinculadas a ellos, como por ejemplo la expedición de licencias de conducir a los ciudadanos a los que le fue retirada la misma, la no uniformidad en la obligatoriedad de inspección vehicular periódica, la escasa rigidez en los exámenes a conductores, la no aprobación previa de los elementos de seguridad, son algunas de las principales carencias que en materia de regulaciones se pueden advertir.

De los jerarcas con competencia en la materia, decíamos que ninguno puede dedicar más que una ínfima parte de su tiempo. Yo pregunto a la Cámara qué porcentaje de su tiempo puede dedicar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas al tema del tránsito. No más que el 1% de su tiempo, y no más que el 1% de sus recursos, porque el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas tiene que atender

también los temas de los puertos, los temas de las carreteras, los temas de la obra pública, los temas del transporte colectivo y el de cargas, todos los temas que están en su Cartera. Y si esto sucede con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, qué no decir del Ministro del Interior, que tiene que controlar las cárceles, los presos, etcétera, y del de Salud Pública. Entonces, parece importante que alguien se dedique a este tema.

Hablé de fallas en el contralor, y las fallas en el contralor son consecuencia de ausencias normativas, pero también son consecuencia de dudas de criterio y son consecuencia de esta falta de dedicación constante por parte de los jerarcas.

Todos nos acordamos de Santa Bárbara cuando truena; todos nos acordamos de mandar los inspectores a la calle cuando ha ocurrido alguna desgracia. Es difícil que se mande a los inspectores a la calle si no ha ocurrido algún accidente grave o si no se necesita hacer el control de la patente.

Hablé de algunas fallas registrales y no es que existan fallas registrales porque el país no tenga con qué trabajar. El país pagó cientos de miles de dólares para tener los programas informáticos que nos permitieran llegar al Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores. Eso sí, el país se olvidó de crear las sanciones para aquellos que no tuvieran actualizados los registros y se olvidó de crear las sanciones para los que expidieran habilitaciones de conducir a ciudadanos a los cuales les hubiera sido retirada la habilitación en otro departamento.

Cuando la ley se hace sin sanción para el que la incumple, la ley no es ley, porque no funciona. Eso tenemos que aprenderlo y creo que en este sentido estos US$ 600.000 tirados a la calle, esta formación de gente tirada a la calle, estas computadoras que fueron a parar a otros escritorios, incluso dentro de las Intendencias, son el más claro ejemplo de lo que es el mal uso de los recursos, por más que la intención que existiere en el fondo fuera la mejor.

Decía que no hay recursos, y esto es lo mismo. No hay recursos dedicados al tema del tránsito de manera permanente. Si cuando el Presupuesto se está elaborando ha existido en el pueblo algún accidente grave, si el tema está, si el tema es noticia, entonces, ahí sí: inspectores, controles, elementos de seguridad, nuevos instrumentos, aprobación de normas. Si no ha pasado eso, la inversión en contralor seguramente es uno de los gastos bien baratos para el recorte. De los primeros que se hacen en cualquier lado.

De la no existencia del seguro obligatorio tiene conciencia esta Cámara, pero la no existencia del seguro obligatorio trae aparejada otra cosa, que es la no existencia de un control obligatorio del estado de los vehículos. Y más nos vale que empecemos a controlar el estado de los vehículos más temprano que tarde, porque también un buen porcentaje de los accidentes es culpa de fallas de carácter mecánico. Entonces, frente a esta situación y frente a otras situaciones, tenemos ausencia de normas y todos estos problemas que hemos detallado. Pero aquí el problema -seamos bien claros- no es de falta de normas ni de falta de leyes. El problema que tenemos es de falta de educación y de falta de conciencia. Vivimos en una sociedad que no tiene respeto a la vida propia ni a la vida ajena. Vivimos en una sociedad en la cual queremos pasar primero y llegar primero. Vivimos en una sociedad en la cual le damos poca importancia a las cuestiones esenciales. Seguramente, si fuéramos ciudadanos conscientes y si fuéramos ciudadanos correctamente educados, no tendríamos uno solo de estos problemas que estamos sufriendo. Todos sabemos que la mayoría de los accidentes son consecuencia de imprudencia, de falta de conciencia y educación.

Entonces, ¿qué es lo que tenemos que hacer? ¿Cuál es la respuesta que tenemos que dar? Lo primero: la creación de un organismo que tenga dedicación absoluta. Lo segundo: que ese organismo pueda. Ese organismo tiene que poder. No puede ser un organismo que simplemente asesore; tiene que poder hacer. Lo tercero: los recursos no pueden depender de la voluntad circunstancial a la hora de hacer el Presupuesto. No puede estar la plata destinada al contralor del tema del tránsito, que es la plata destinada a la defensa de la vida, en manos de las circunstancias políticas. Un proyecto de esta naturaleza, un organismo de esta naturaleza debe tener recursos genuinos; debe tener recursos propios. Lo cuarto: ¿dónde debe estar ubicado ese organismo? Debe estar ubicado en el ámbito natural, que es el ámbito municipal, con jurisdicción nacional, pero ubicado en el ámbito municipal. Lo quinto: las normas deben ser únicas para la habilitación de los conductores y para las condiciones que deben cumplir los vehículos para su habilitación, para las escuelas de conducción, para

los inspectores de tránsito, para la circulación, para la señalización. Y este organismo también deberá ser el que administre directamente el Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, así como el que apruebe técnicamente los elementos de seguridad que se van a aplicar.

Por último, es necesario aplicar recursos a la educación vial y a la creación de conciencia en materia vial.

Decía que nuestra posición es que el organismo tenga poder suficiente para reglamentar la circulación en todo el país. ¿Por qué debe tenerlo? Debe tener poder, sencillamente, porque es imposible que la ley acompase los cambios que en la circulación se dan; es imposible. Cuando yo era chico, andar a 80 kilómetros por hora era andar rapidísimo; me acuerdo de que jugábamos a los autitos y decíamos: "Voy como a 80". Y seguramente alguno que es más veterano que yo en esta Cámara, piense que 50 kilómetros por hora era una gran velocidad. Sin embargo, en determinadas circunstancias, hoy quien maneja a 80 va estorbando. Entonces, esas cosas van cambiando. Los elementos de seguridad van cambiando. Hemos visto cambiar los semáforos, porque permanentemente se vienen incorporando sistemas nuevos. A veces nos reímos de los reglamentos de circulación de nuestras Juntas Departamentales en sus referencias a los modos de estacionar, a los carros o a los peligros de la circulación a más de 30 kilómetros por hora, que están remanentes en algunas Juntas Departamentales. Lo que pasa es que si esas cosas se congelan en una ley, después es difícil dar el debate. Por eso, necesariamente debemos dar al organismo potestades de regular. Y fíjense bien lo que estamos diciendo. Desde la oposición estamos diciendo al Gobierno que estamos dispuestos a darle potestades de establecer normas a un organismo delegado. Después, nos queda a los legisladores la posibilidad de que si hay algún abuso, si hay algún exceso o si hay alguna contradicción, siempre podamos enmendar la plana al organismo.

Ya expliqué el tema de los recursos. Lo único que quiero decir es que nosotros estamos proponiendo que los recursos para este organismo estén constituidos por el 10% del seguro obligatorio por lesiones o muerte, que ya está aprobado en Comisión. La idea es una copia que le hemos hecho a una brillante idea que ha tenido el señor Diputado Domínguez para financiar otra área. ¿Cuál es la razón de tener estos recursos genuinos? Ya la expliqué: que los recursos tengan independencia de las circunstancias políticas, que siempre se pueda ejercer control. Pero ¿por qué tienen que estar asociados al seguro? ¿Por qué encarecer el seguro en un 10% para hacer labores de prevención y de control? Muy sencillo: porque el día que aumente el control, disminuirá el riesgo de accidente, y si disminuye el riesgo, se abaratará el seguro. Entonces, esta sería una excelente inversión que el país estaría haciendo y que los propios asegurados estarían haciendo.

Decía que el organismo debe estar en el ámbito municipal y debe tener jurisdicción nacional. Esto sería buena cosa para dar aplicación rápida a la disposición que recién se estaba discutiendo en Cámara, al inciso quinto del artículo 262 de la Constitución de la República, que permite los convenios entre los organismos del Poder Ejecutivo y las Intendencias Municipales y los Gobiernos Departamentales para que uno, en su jurisdicción, se pueda hacer cargo de las tareas correspondientes al otro. Es más: no sería necesaria ni siquiera la ley. No habría que pasar el trámite parlamentario. La Constitución ya habilita el convenio. Esto podría ser efectivo y rápido. Indudablemente, sería la primera aplicación de este desarrollo institucional previsto y buscado por la Constitución de la República del año 1996; sería una contribución a la descentralización. Además, sería respetar la competencia que en la materia tienen los Municipios; sería respetar -como bien dice el señor Senador Korzeniak en su carácter, no de Senador, sino de constitucionalista- que la historia es, en definitiva, la principal asignadora de materias de responsabilidad en el país.

La historia de la legislación del tránsito es municipal, y los controles son municipales. Además, la materia es municipal por otras cosas. ¿Quién hace las calles? ¿Quién pone la señalización? Las Intendencias. Entonces, uno va a hacer la calle y el otro va a decir por dónde y cómo hay que circular.

¿Quién va a hacer control preventivo en este país sino la única que está en todos los rincones de la República? ¿Quién está en todos los rincones de la República? Están las Intendencias; son las únicas que están presentes en todos los rincones de la República.

¿Saben quién más está presente en todos rincones de la República? La Policía; esa es la otra que está presente. La Policía, indudablemente, hoy tiene

otras cargas, otras funciones y además una presencia numérica menor.

Además, las Intendencias tienen otra cosa; son las que tienen y mantienen los registros de vehículos en todo el territorio nacional. Lo han hecho siempre, sin computadora, en la época del lápiz. Lo hicieron con sus estructuras y funcionarios. ¡Y vaya que lo hicieron bien! Si lo habrán hecho bien que en la época de la informática son noticia en los diarios los errores que las Intendencias han cometido en materia de registros. Por supuesto que lo hicieron bien porque a las Intendencias les interesa; la Intendencia es la que recauda, gracias a llevar bien y de manera actualizada los registros.

Los registros son, por su uso, materia municipal. La infraestructura vial y el tránsito son una unidad indisoluble. La Intendencia es la que está presente en todo el territorio nacional y es la única que puede controlar.

Por lo tanto, nosotros decimos que el organismo debe estar en el Congreso de Intendentes por legitimidad, por respeto a la autonomía, pero también por un tema de eficacia; las Intendencias son las únicas que pueden efectivamente ejercer el contralor.

Lo otro importante es invertir recursos en la formación de conciencia acerca de los riesgos de la circulación vial de manera permanente. Esto debe ser -en esto coincidimos todos- materia de educación, materia de propaganda. Nosotros vemos cómo muchas veces los Gobiernos desperdician publicidad contando lo que están haciendo, y uno se pregunta por qué ese gasto publicitario no se transforma en una inversión por la vida, aconsejando en materia de tránsito.

Algunos dirán: "En estas cosas coincidimos todos, salvo en estas relativas a nuestra propuesta particular". En el diagnóstico del tema, gracias a Dios, estamos todos de acuerdo. Voy a contar en dos o tres pinceladas qué es lo que no nos gusta de la propuesta del Gobierno.

A la propuesta del Gobierno nosotros le criticamos ese cierto desorden que ocasiona en materia jurídica, porque estamos creando un organismo que funciona en la órbita de la Presidencia de la República, que se va a manejar con independencia de criterio técnico, pero la responsabilidad política, la culpa, se la vamos a meter de pesados al Ministro de Transporte y Obras Públicas. Y cuando llamemos al Ministro por algún tema de tránsito, él va a decir: "Sí, yo voy, por supuesto que voy, que concurro". Ahora bien: va a rendir cuentas por algo en lo que no va a tener arte ni parte. Entonces, ese entrevero jurídico va a dificultar el funcionamiento y el contralor que pueda ejercer el Poder Legislativo.

Lo otro -esto seguramente es el tema que más me preocupa- es que las potestades otorgadas al organismo creado son de asesoramiento y de promoción.

Los literales relativos a las competencias dicen: "La UNASEV tendrá competencia para: A) Asesorar en materia de tránsito [...].- B) Contribuir a la unificación de criterios [...].- C) Estudiar, proyectar y promover programas [...].- D) Sugerir y ejecutar, [...].- E) Coordinar las tareas que cumplen las entidades [...].- F) Contribuir al adiestramiento de los cuerpos [...].- H) Supervisar el Registro Obligatorio [...].- I) Propiciar el intercambio de información, así como [...].- J) Proponer los reglamentos relativos [...].- K) Administrar los fondos presupuestales" -es lo único que hace acá: administrar los fondos presupuestales- "y extrapresupuestales que se le asignen con el fin de atender sus cometidos.- L) Supervisar la aplicación uniforme y rigurosa [...].- M) Promover, apoyar y coordinar [...].- N) Celebrar acuerdos [...]".

Es decir, no hace nada. No tiene una sola función ejecutiva de contralor; no le damos poder alguno ni plata. Entonces, si no le damos poder ni plata, este organismo será idéntico a la Comisión Nacional de Tránsito, que por la vía de los hechos estamos derogando. Será un organismo que asesorará, que tratará de contribuir a la paz y al buen entendimiento entre los seres humanos, va a hacer suya una contribución desde el punto de vista de su preocupación y desde el punto de vista humano muy linda, pero acá no es cuestión de conversación. Acá es cuestión de quinientos muertos por año; acá es cuestión de mil gurises sin padres por año; acá es cuestión de esas pérdidas millonarias de las que estamos hablando; acá es cuestión de gente que queda impedida de por vida.

Entonces, esto no se arregla con un organismo sin potestades y sin plata, sino solo con un organismo con potestades y con recursos propios, con autonomía.

Hablaremos luego del proyecto en lo que hace a las normas. Veremos cómo algunas de las propuestas que están en el articulado deberían ser, como expliqué, materia de reglamentación y no de ley. Es muy pesada la ley para modificar la posición en que deben estar los brazos de los inspectores cuando detienen el tránsito, o si el vehículo debe tener unos limpiaparabrisas que se muevan hacia la derecha o hacia la izquierda, o si el hombre que anda en bicicleta debe usar o no casco. Esta ley le pone casco al de la moto, pero también al de la bicicleta.

En otros casos se viola la autonomía municipal porque en este proyecto de ley se mandata a los Municipios a establecer o a tomar las precauciones para que esta normativa se pueda cumplir. Entonces, es indudable la violación o la intromisión que existe en la materia municipal. Se le dice: "Usted puede hacer normas, siempre y cuando no discrepe con esta materia general nacional".

Entonces, yo pregunto por qué violar la Constitución en un aspecto que es caro, que es el de la autonomía municipal, si tenemos el instrumento del artículo 262 de la Constitución de 1996, que nos permite crear el organismo con jurisdicción nacional, precisamente en el ámbito del Congreso de Intendentes.

¿Por qué hacerlo? ¿Por qué violar el espíritu con el que todos nosotros, los ciudadanos de este país, votamos la Constitución de 1996? Si había algo en lo que se coincidía por parte de todos los ciudadanos en la discusión parlamentaria y en la manifestación pública de la Constitución de 1996 era en el espíritu descentralizador. Hay allí incluidos tres, cuatro o cinco artículos fundamentales de esa Constitución -más del 50% de lo que se cambió- que están dirigidos precisamente a sostener el proceso de descentralización en el país. Bueno; ahora estamos armando una norma para centralizar, y todavía con el riesgo de que perdamos efectividad en el control preventivo que nos anima.

Después vamos a expresar, a lo largo de la discusión, algunas cuestiones vinculadas a los derechos individuales. Resulta que una persona va a poder, en el futuro en el Uruguay, decir que no se hace un examen de ADN para que se le pruebe o no la paternidad, pero la misma persona, el mismo ciudadano, no va a poder impedir que un inspector de tránsito designado ese mismo día y sin conocimiento de tránsito le haga una espirometría. Que se haga la espirometría está bien, pero está bien que el orden de los derechos de los ciudadanos no sea alterado, y mucho menos en una normativa de tránsito.

Dudas nos quedan y vamos a hablar sobre todo este tema de la licencia, de la violencia que causa el retiro compulsivo de la licencia y de los problemas que puede traer y que ya ha traído en el país, cuando en realidad podemos recurrir a otras cosas, a otros instrumentos. Podemos recurrir a la inhabilitación que supone la licencia por puntos. Podemos recurrir al premio de abaratamiento en el seguro o en la patente de aquellos que cumplen con el deber de circular bien, de estacionar bien y de hacer las cosas bien en el tránsito, porque resulta que premio no hay ninguno, son castigos e imposiciones, como el del cepo, que por algo la Intendencia Municipal de Montevideo tuvo que sacarlo. Lo tuvieron que sacar porque era violentísimo, porque generaba los problemas que generaba y creo que los legisladores tenemos una responsabilidad de tomar medidas o de proponer leyes que sean inteligentes para el control. No podemos estar siendo los generadores del permanente conflicto.

Voy a terminar diciendo que siento la alegría de haber participado de este debate. Reafirmo y reconozco el respeto y la intención -la muy buena intención que tienen los proponentes del proyecto de ley-, y el mismo respeto pido y exijo para estas posiciones; el mismo reconocimiento tengo para el cariño con el que mis compañeros de Comisión trabajaron en este tema. De eso quiero dejar constancia.

Quiero dejar constancia también de la frustración que tengo por no haber tenido la inteligencia de convencer al Gobierno de este otro camino. Y bueno; al árbol por sus frutos. La ley se va a votar y dentro de un año vamos a ver. Dios quiera que todas y cada una de estas afirmaciones que he hecho hayan sido erradas. Dios quiera que estén todas equivocadas. Dios quiera que logremos bajar la cantidad de muertes, la cantidad de heridos, la cantidad de accidentes, la cantidad de pérdidas de todo tipo. No me voy a quedar contento de tener razón, si es que me tocara tenerla, o si es que nos tocara tenerla a quienes sostenemos esta posición. De ninguna manera.

He terminado, señor Presidente.

(¡Muy bien!)

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Espinosa.

SEÑOR ESPINOSA.- Señor Presidente: es muy difícil, a esta hora y después de haber escuchado a los señores Diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, no ser reiterativo. Pero hay un aspecto que me importa destacar y es el reconocimiento a todos los integrantes de la Comisión, en la persona de su Presidente, el señor Diputado Domínguez. Deseo valorar en él y en los demás la altura, el respeto con los que se dio el tratamiento tan amplio y generoso de un tema que nos preocupa a todos.

Creo que muy pocas veces una tarea parlamentaria ha podido abarcar en el seno de una Comisión el espacio que se le dio a este. Fue muy abierto, muy plural. Independientemente de las diferencias o matices que, inclusive, nos hacen llegar al final con visiones distintas, quiero reiterar que por el departamento del que provengo y la ciudad donde vivo debo transitar a diario por la Ruta Nacional N° 5, ruta que en más de una oportunidad, a la altura del kilómetro 32, se ha constituido en un semillero de cruces que nos recuerdan esa tragedia de los siniestros de Uruguay, de la desgracia que muchos sufren, de las consecuencias sanitarias, económicas y sociales.

También corresponde decir que he sido partícipe y protagonista de algunos accidentes de tránsito, y puedo afirmar con propiedad que en todos ellos la característica puntual ha sido la imprudencia. Muchas veces, con inteligencia, pretendemos desde el Parlamento crear leyes para corregir situaciones y problemáticas, en este caso con el mayor de los altruismos. Aquí se han recogido importantes opiniones, apoyos, pero lamentablemente lejos estamos, desde nuestro punto de vista, de lograr la eficacia, y, en definitiva, de haber arribado al consenso que todos necesitábamos.

Hemos manifestado -dejamos constancia en la versión taquigráfica- la importancia que tienen para nosotros los Gobiernos Municipales. También ha sido vital la historia de las acciones y campañas desarrolladas por las instituciones sociales en general, centros educativos, Ministerios y la sociedad civil en su conjunto, en el entendido de que la problemática se sobrepone a las Administraciones de turno. Y aquí quiero señalar, respetuosamente, el concepto "sobrepasando las Administraciones de turno". En este caso, la orientación y la dirección del problema del tránsito y la seguridad vial tendrá la visión de la Comisión Directiva de turno, nombrada desde el Poder Ejecutivo.

Creo que nuestro país cuenta con un conjunto de normas muy amplio para atacar esta problemática. Quizás haga falta más armonización, más eficacia. Cuando uno procede a la lectura del articulado propuesto por el oficialismo se encuentra con que la mayoría de los objetivos ya se están cumpliendo; algunos quizás menos y otros con necesarias correcciones, pero no nos parece adecuado que desde el Poder Ejecutivo, a través de la creación de la UNASEV, se pueda rozar una competencia municipal tan sentida por todos nosotros.

Quiero referirme a lo que se manifestó en la comparecencia de los representantes del Congreso de Intendentes, a través del Intendente Municipal Giachetto. En esa oportunidad expresó lo siguiente: "Acordamos que en la integración, si bien la designación siempre es facultad del Poder Ejecutivo, podría haber un representante del Congreso de Intendentes. A la vez entendimos necesario que dentro de esta UNASEV se escuchara a las Comunas, que forman parte fundamental en toda instancia de contralor". Sigue diciendo el señor Intendente en esa comparecencia: "Asimismo se acordó que el registro de conductores siga en la órbita del Congreso de Intendentes y trabaje en red con otros organismos". Y en su pasaje final el representante del Congreso de Intendentes manifestaba: "En torno al famoso capítulo de la UNASEV, en el marco de la autonomía municipal y de la ley de tránsito, se aprueba la creación de esa Unidad como instrumento necesario para la aplicación de esta ley y su cumplimiento, proponiendo que dos de los tres miembros sean designados a propuesta del Congreso de Intendentes. Esa es la gran modificación y el punto que nos reunió a todos, y se entendió adecuado si lo que se quería era prestigiar el ámbito municipal en cuanto a la presencia técnica".

Esto me lleva a preguntar: si el Gobierno entendía que aquí había que dar cabida y participación técnica a quien, en definitiva, realiza las tareas de fiscalización, contralor e inspección de una materia tan sentida como es la de tránsito y la seguridad vial, ¿por qué no se aceptó y se incorporó al cuerpo de la ley proyectada la conformación de esta Comisión Directiva con integrantes del Congreso de Intendentes? Caben muchas preguntas al respecto y surgen muchas dudas. ¿Cómo se desarrolla una actividad inspectiva

cuando los ámbitos de aplicación son específicos, en atención a jurisdicciones distintas y ya delimitadas, como la Policía de Tránsito, la Policía Caminera y el propio cuerpo inspectivo municipal? ¿No sería mejor readecuar, armonizar y distribuir los recursos desde el Gobierno Central para que estas políticas de inspección sean más claras?

No quiero pecar de reiterativo, porque el Partido Nacional ya ha abundado en una cantidad de puntos, pero hay algo que me parece fundamental destacar: la educación. Nosotros entendemos que la educación parte de esos agentes locales, de ese universo que manejan los Municipios que, hoy por hoy, ven afectada su autonomía y su campo de acción por direcciones centralistas, que lejos están de la descentralización que tanto ha pregonado el Gobierno y que actualmente no se consagra en esta propuesta que, por supuesto, contará con el asesoramiento de una cantidad de instituciones, organismos públicos y privados, pero que en el fondo va a relegar a quienes durante tanto tiempo -muchas veces en el error y otras en el acierto- han sido trabajadores fecundos para corregir y armonizar a los tiempos presentes un tema tan sensible como el de la seguridad y el tránsito.

Los diecinueve departamentos tienen realidades distintas; los diecinueve departamentos conjugan situaciones distintas. Esto no habla mal de ellos, sino que habla de una preocupación anticipada. ¿Qué capacidad de tiempo, qué capacidad física tendrán tres integrantes de la Comisión Directiva, independientemente del apoyo que puedan recibir, que será de turno y acompasará al Gobierno, también de turno, para poder ser eficaces en esta materia?

Podríamos extendernos mucho más en el asunto, pero teniendo en cuenta la hora, simplemente voy a decir que hoy culminamos una sesión con profunda tristeza, la tristeza de entender e interpretar que esto es una necesidad mal canalizada, quizás mal convenida. Muchas veces, en la vorágine, pensamos que la creación de nuevos cuerpos normativos será la solución al problema, pero quizás esta se logre a través de nosotros mismos, de cada uno de los aquí presentes, de cada uno de los ciudadanos de este país, que constituyen un eslabón importante en el tránsito y la seguridad vial.

Entonces, deseo señalar que este proyecto de ley no asegura la solución de la siniestralidad, y por entender que debemos potenciar y prestigiar más la actuación municipal en esta materia, nos vemos condicionados a no apoyar en esta oportunidad este proyecto. No obstante, quiero destacar, reiterar, dar conformidad y plena fe de que la totalidad de los participantes en el estudio de este proyecto y, fundamentalmente, los integrantes de la Comisión -con la colaboración invalorable de la Secretaría-, han puesto lo mejor de sí, con sus aportes, para llegar a una armonización y a un consenso que, es de lamentar, no tiene buen final, pero sabemos puede tener un buen principio -independientemente de los matices y de una aprobación que asegura la mayoría-, que debemos tener presente para seguir trabajando y corrigiendo en el futuro.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Fernández.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, señores Diputados, compañeros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas: para mí, sin lugar a dudas, este trabajo en la Comisión fue una experiencia personal realmente importante.

Fue un trabajo en el que cada uno puso lo mejor de sí para lograr que estos dos proyectos de ley culminaran tratando de enfrentar un problema que preocupa a todos los uruguayos.

Con frecuencia perdemos niños, amigos y familiares en accidentes de tránsito. Todo ello causa un tremendo dolor y, sin lugar a dudas, grandes problemas a las familias.

En la Comisión tuvimos un ejemplo simple, pues un ingeniero especialista en tránsito nos manifestó que cuando se reúnen diez personas, seguramente algún familiar de algunas de ellas falleció, poco tiempo atrás, en un accidente de tránsito. Y ese día, en la Comisión había una persona que estaba sufriendo como consecuencia de la pérdida de un familiar muy querido. Esto nos lleva a pensar que es imprescindible la aprobación de leyes que nos permitan enfrentar esta situación.

El miembro informante, compañero Diputado Domínguez, Presidente de la Comisión, hizo un informe exhaustivo fundamentando el porqué del proyecto de ley que firmamos él y yo como Representantes del Gobierno Nacional. Respetamos también el trabajo hecho por los compañeros del Partido Nacional, por-

que sabemos de su buena intención. Sabemos que su trabajo fue fundamental para el crecimiento del informe y para toda la elaboración de estos proyectos en la Comisión. Sabemos que, inevitablemente, estas normas van a tener defectos y habrá que corregirlos, pero el objetivo fundamental era tener una ley con normas nacionales.

El gran drama que se presenta con las Intendencias -con todo el respeto que merecen- es que cada una tiene su chacrita y es muy difícil establecer normas nacionales. Lo vemos en el caso de las patentes; hasta hoy no se ha podido lograr el establecimiento de una patente única, cuando todos sabemos que es fundamental que así sea. Por lo tanto, creemos que con un organismo que en estos momentos no esté supeditado a la acción de los Gobiernos Municipales pero que coordine con ellos todo este trabajo, vamos a obtener seguramente los objetivos que nosotros pretendemos.

Como maestro, como educador, veo que en el artículo 5° del proyecto de ley se establece la labor fundamental que van a tener los educadores en este trabajo. Creemos que las escuelas públicas y privadas, los liceos y las escuelas técnicas de todos los rincones del país van a colaborar para que definitivamente podamos reducir ese índice impresionante de muertes en el Uruguay. Entonces, trabajemos todos juntos.

Yo me siento muy contento de que este proyecto de ley sea sometido a votación hoy en la Cámara. Este esfuerzo viene de la Legislatura anterior, y también está el proyecto de ley que seguramente habremos de aprobar en las próximas semanas, que ya ha sido estudiado, que tiene que ver con el seguro obligatorio y va a complementar lo que reclamaba el señor Diputado Botana. Seguramente lo vamos a aprobar también como un elemento fundamental para luchar contra los accidentes y la muerte.

Creo que los compañeros hicieron una exposición amplia y sería reiterativo que yo en estos momentos insistiera en el tema. Sí quiero expresar que coincido con lo manifestado por el señor Diputado Domínguez y, en parte, con lo manifestado por el señor Diputado Botana, así como también por los otros compañeros que me precedieron en el uso de la palabra.

Reitero que agradezco la oportunidad de expresar la alegría por participar esta noche en la aprobación de dos proyectos de ley que van a contribuir a que muchos uruguayos no pierdan la vida en accidentes.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Casas.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: en primer lugar, quiero adherirme y compartir las palabras expresadas por el miembro informante, señor Diputado Botana, en su informe en minoría.

Cuando nos referimos a la problemática del tránsito debemos tener en cuenta que la mayor cantidad de los accidentes graves y fatales ocurren en rutas nacionales. Por lo tanto, creemos que no es necesaria una ley para que el Gobierno Central mejore su gestión con el cuidado del tránsito en las rutas nacionales. Entendemos que bastaría con dotar de mayor eficacia a la Policía Caminera y con que sea más eficiente en el cumplimiento de la responsabilidad que ya tiene.

En el ámbito nacional, la normativa que rige es el Reglamento Nacional de Circulación Vial dictado por el Poder Ejecutivo en el año 1984. Coincidentemente, el proyecto de ley de tránsito es una copia casi exacta de este Reglamento. Por lo tanto, no se aporta nada nuevo en cuanto a la normativa que rige a nivel nacional. En conclusión, en relación con las rutas nacionales, el proyecto de ley de tránsito y el de creación de la UNASEV no aportan nada nuevo; basta con que el Gobierno Nacional ejerza eficientemente las potestades que ya tiene.

En cuanto al ámbito municipal, se pretende modificar la situación actual extrayendo la competencia que históricamente tienen los Municipios, que les permite reglamentar el tránsito, transfiriéndola a un organismo integrado por tres personas designadas directamente por el Presidente de la República e instaladas en la capital del país. Esto nos lleva a realizar varias reflexiones. ¿Qué pensarán las Juntas Departamentales de este regalo de competencias municipales que pretenden que hagan los Intendentes a favor del Gobierno Central? ¿Las Juntas Departamentales están dispuestas a no tener nada más que ver en el tema del tránsito de sus departamentos y ya no poder legislar sobre este punto? ¿Se olvidaron de que la competencia que están cediendo al Gobierno Central también es de las Juntas Departamentales? ¿Un organismo ubicado en la capital del país, integrado

por tres personas designadas por el Presidente de la República, podrá sustituir y mejorar la actuación de cada Gobierno Municipal en su departamento? ¿Con qué recursos y con qué infraestructura lo hará?

El Gobierno Nacional está siendo ineficiente en su actuación relacionada con el tránsito en las rutas nacionales que están bajo su competencia. ¿Necesitará sumar más ámbitos de competencia cuando no cumple con las que ya tiene? Para solucionar el tema del tránsito, ¿necesitaremos continuar centralizando el poder? ¿Necesitamos seguir aumentando el volumen del Estado con la creación de nuevos organismos?

El propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que promueve este proyecto de ley, incumple diariamente la normativa de tránsito, ya que sus camiones llevan en la caja en forma antirreglamentaria a sus obreros. Esta situación está muy presente en nuestro departamento, donde hace poco tiempo, en un lamentable accidente, fallecieron cinco obreros del Ministerio a raíz de viajar en la caja de un camión del propio Ministerio que fue embestido por un ómnibus de una empresa interdepartamental.

Se ha dicho que la utilidad de esta norma es la de unificar la normativa de tránsito en todo el país, y para ello se copia en el proyecto de ley de tránsito el actual Reglamento Nacional de Circulación Vial, cuyo contenido se pretende transformar en ley. Pero si realmente los Intendentes Municipales quieren unificar la normativa del tránsito, no es necesario hacer esto, sino que, simplemente, se debe poner a consideración de cada Junta Departamental el actual Reglamento Nacional de Circulación Vial y aprobarlo como una norma municipal, solución que desde muchos años han adoptado varias Intendencias. De lo contrario, podría establecerse un organismo a nivel del Congreso de Intendentes, que es el ámbito natural para esto.

En cuanto al Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, el ámbito para que funcione es el Congreso de Intendentes, un organismo relativamente nuevo en nuestro país, que no ha funcionado de acuerdo con sus posibilidades y que deberá ser dotado de mayor fortaleza y eficiencia. Recordemos que se ha instalado, a un costo enorme, un sistema de software que posibilita técnicamente la existencia de estos registros.

En definitiva, para solucionar este tema entendemos que se debe fortalecer a los Gobiernos Municipales y no ceder nuestras potestades a un Gobierno Central ineficiente, alejado de la gente y cada vez más cargado de poder y burocracia y, como si fuera poco y de pasada, que violenta nuestra Constitución.

Por estos motivos, por los legales y los de fondo, nos oponemos a este proyecto de ley de tránsito, pero, por sobre todas las cosas, nos oponemos porque somos defensores de los Municipios, del Gobierno local que está del lado de la gente, que es la herramienta que descentraliza realmente el poder y que, bien administrada, es el instrumento para mejorar la calidad de vida y el bienestar de nuestros ciudadanos.

Finalmente, permítaseme indicar que el Partido Nacional luchó siempre por la descentralización del país y defendió la autonomía de los Municipios, principios que se encuentran enraizados en la propia vida del Partido y que son absolutamente avasallados por este proyecto de ley.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Yanes.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: voy a dar lectura a algo que tal vez conozcan, pero que me parece sería bueno para enmarcar lo que quiero trasmitir. "Mensaje de una hija.- Fui a la fiesta y me acordé de lo que me dijiste. Me pediste que no bebiera alcohol. Por eso, bebí una Sprite. Sentí orgullo de mí misma, tal como me dijiste que sentiría. Me dijiste que no debería beber y conducir, al contrario de lo que algunos amigos me dijeron. Hice una elección saludable y tu consejo fue correcto, como todos los que me das siempre. Cuando la fiesta finalmente se acabó, la gente empezó a conducir sin estar en condiciones de hacerlo. Fui hasta mi auto con la certeza de que volvería a casa en paz. Nunca me imaginé lo que me esperaba, mamá... Ahora estoy tirada en la calle y oigo a un policía decir: 'El chico que provocó este accidente iba borracho'. Mamá, su voz parece tan distante. Mi sangre está derramada por todos lados y estoy intentando con todas mis fuerzas no llorar. Puedo oír a los médicos decir: 'Esta chica va a morir'. Tengo la certeza de que el joven, que manejaba a toda velocidad, decidió beber y conducir; y ahora yo tengo que morir. ¿Por qué las personas hacen esto, mamá? Sabiendo que esto va a arruinar muchas vidas. El dolor

me está cortando como un centenar de cuchillos afilados. Dile a mi hermana que no llore; dile a papá que sea fuerte. Y, cuando vaya al cielo, estaré velando por todos ustedes. Alguien debería haberle enseñado a aquel chico que está mal beber y conducir. Tal vez si sus padres se lo hubieran dicho, yo ahora no estaría muriendo. Mi respiración se está debilitando, cada vez más. Mamá, estos son mis últimos momentos y me siento tan desesperada. Me gustaría que me pudieras abrazar mamá, mientras estoy tirada aquí muriendo. Me gustaría poder decirte lo mucho que te quiero, mamá. Por eso... te quiero... y... adiós".

Estas palabras fueron escritas por un reportero que presenció el accidente. La joven, mientras moría, iba diciendo estas palabras y el periodista anotaba. Este periodista empezó una campaña de difusión que hoy en Uruguay sigue una organización llamada "La ruta de los jóvenes", que, por suerte, ya es bastante conocida. Las personas que voy a nombrar fueron las que me introdujeron en este tema. El año pasado presentamos un anteproyecto y trabajamos por todo el país con una idea llamada Consejo Nacional de Seguridad Vial, que termina, entre otras cosas, con este proyecto de ley. Las personas que trabajaron y me presentaron la base de todo esto fueron los doctores Gerardo Barrios y Gabriel Rossi, la doctora Gaby Lencina, el licenciado Lauro Paulette, la señora Marisa Prego, la psicóloga Ileana Poloni, los señores Omar Rodríguez, Germán Longone, Fernando Rolando, Gonzalo De Toro, Daniel Verrone, Arturo Borges, Jorge Torres Cantalapiedra, Germán Aguinaga, Fernando Justo, Carlos Juambeltz y Marcelo Rosal, los técnicos previsionistas Ariel López Álvarez y Walter Piquinella y los técnicos Alberto Coco y Roberto Chuhurra.

Las instituciones que trabajaron conmigo en todo esto, que fueron los asesores a los que hizo referencia el señor Diputado Domínguez, son La Ruta de los Jóvenes, la Dirección de Tránsito de Canelones, la Dirección de Tránsito de Montevideo, la Policía Caminera, la Policía de Tránsito de Montevideo, el Banco de Seguros del Estado, el Centro Protección de Choferes de Montevideo y de Pando, el Instituto de Seguridad y Educación Vial del Uruguay, el Instituto de Seguridad y Educación Vial de Argentina, el Centro de Estudio Técnico del Uruguay, la Asociación de Comercio Automotor del Uruguay, Seguridad Vial.com, Inspecciones Técnicas Vehiculares, programas periodísticos "Fracción de Segundo" de TV Ciudad y "Transitando el Asfalto" de CX 30 Radio Nacional, el Congreso de Intendentes y el Congreso Nacional de Ediles.

Esto me importaba decirlo al principio para que nadie pensara que yo me iba a vestir con ropas ajenas o que lo que decía podía ser producto de un momento de sensibilidad -como se expresó acá- a partir de algún accidente familiar o personal. En este punto estamos todos de acuerdo; en la gravedad de este tema estamos todos de acuerdo, es decir que no voy a mencionar cifras ni elementos que ya se dieron.

Estamos también muy de acuerdo con alguna de las propuestas. Acá se dijo que no cambia nada. Entonces, si no cambia nada, no estará tan mal; si hay quienes defienden el decreto de 1984, de la dictadura -que tiene veintidós años-, y dicen que eso teóricamente está bien, bárbaro. Y quienes dicen que acá no cambia nada no sé por qué protestan por las autonomías que teóricamente se cortan. Entonces, voy a tratar de no bajar el nivel, de expresarme en un tono más sobrio, tal vez más académico, porque se dijeron cosas graves, insultantes, y yo voy a intentar no entrar en eso.

En nuestro Parlamento no hay nadie que defienda más que nadie las leyes, la Constitución, los Municipios, pero no se puede ser más realista que el rey; no se puede invocar a los Gobiernos Municipales cuando el Congreso Nacional de Ediles y el Congreso de Intendentes están apoyando este proyecto de ley. De diecinueve Intendencias, dieciocho Intendentes en el Congreso de Intendentes lo plantearon. Nadie le roba, nadie le pone de pesado al señor Ministro Rossi esta carga, sino que el 24 de agosto pasado -no hace cinco años; hace un par de meses nada más- los Intendentes aprobaron este proyecto. Y en el Congreso Nacional de Ediles que se realizó en la ciudad de Salto en setiembre y los primeros días de octubre apoyaron también este proyecto. Hay algunas Juntas Departamentales -no solo el Congreso Nacional de Ediles, que lamentablemente no es una institución como el Congreso de Intendentes a nivel constitucional-, como las de Colonia y Soriano, el Director de Tránsito de la Intendencia de Salto, etcétera, que también apoyan este proyecto.

Entonces, como acá se nos ha dicho que la historia no empieza, que la fiesta no empezó cuando llegó nuestro Gobierno el 1° de marzo de 2005, también decimos con mucho respeto a todo el mundo que la defensa de la descentralización de los Gobiernos lo-

cales, etcétera, tampoco empieza a partir de hoy o a partir de una divisa partidaria, porque en el año 1996 quienes defendimos la reforma constitucional ya veníamos trabajando en ello desde hacía mucho tiempo y también reconocíamos la importancia de los Gobiernos locales y municipales. Pero una cosa es una cosa y otra cosa es otra cosa. Sabemos cuánto le cuesta tomar decisiones al Congreso de Intendentes y que luego, cuando las toma, es muy difícil hacérselas cumplir a sus propios miembros. Podríamos poner muchísimos ejemplos, pero uno que queda claro que no se toca en este proyecto es el tema de la hacienda, de la plata. Con respecto a la patente única siempre se realizaron acuerdos y a las veinticuatro horas de haberse firmado esos acuerdos salían Intendentes a decir que ellos en su departamento iban a seguir con la libertad y el margen que les establecía la ley. Todos sabemos que las resoluciones del Congreso no mandatan a los señores Intendentes. Aviso acá que si tenemos que salir a hacer una reforma constitucional sobre este tema la vamos a hacer, porque, como decía José Martí, quien es testigo de un crimen y no hace nada, es cómplice, es actor en ese crimen. Y yo no voy a esperar estar al pie del ataúd de un hijo, un padre, un hermano o un vecino para darme cuenta de que podría haber hecho algo. Si me equivoco votando esta ley, me equivoco haciendo. Y vendrán otros legisladores, o yo mismo dentro de un año -como decía el señor Diputado Botana- para corregir aquello en lo que me equivoqué.

Estoy absolutamente convencido de que algunos señores legisladores no han leído este proyecto, como yo, que a veces no leo los proyectos de las otras Comisiones. Acá se ha planteado que tres personas, en la UNASEV, nombradas por el Presidente de la República, no van a poder hacer nada. Y faltaban violines cuando se leía lo relativo a dictar pautas, proponer, elaborar, promover, coordinar. Yo también puedo decir que esta UNASEV va a coordinar, proponer, promover, elaborar, dictar pautas y también va a promover la sanción de leyes. Va a actuar como una verdadera unidad reguladora. Va a observar lo que está pasando y va a proponer cambios, dejando marcado quién no está cumpliendo su tarea.

Algunos defienden tanto la autonomía municipal que es posible que hasta planteen que no van a permitir que en sus departamentos se vacune contra la fiebre aftosa. Quiero ver qué Diputado va a salir ahora a derogar la normativa que obliga a los obreros de la construcción a usar casco. ¿Quién va a proponer acá que en un cine una persona pueda seguir manteniendo su gorro o su sombrero, etcétera? Hay miles de cosas que el Estado prohíbe, que el Estado limita en la acción individual y nadie establece por eso el tema de la autonomía municipal. A nadie se le ocurre que un Intendente pueda prohibir la vacunación de los niños en las escuelas. Los Intendentes, los inspectores de tránsito, las Direcciones de Tránsito de los departamentos no pierden con esto ningún tipo de atribución, ningún tipo de mecanismo. Lo que sí estamos haciendo es lo que recomiendan hacer a nivel internacional todos los que saben un poquito, que no soy yo. Nombré técnicos, nombré profesionales que dan charlas en el exterior y que están recogiendo recomendaciones internacionales que señalan que tiene que haber una cabeza única. Imagínese a España, cuando entró a la Unión Europea, si hubiera dicho que como tenía territorios con autonomía propia no podría unificar y mientras no se pusiesen de acuerdo todos no iban a poder legislar ni tener normas comunes. No se dijo eso, y no se dijo eso en Brasil, en Chile, en España. Entonces, en un país tan chiquito, con tantos muertos -los que mueren en el accidente, más los que mueren después, más los que quedan inválidos, más quienes quedan como vegetales-, no me voy a esconder detrás de una argumentación formal de este tipo.

Yo fui diez años Edil y sé muy bien lo que es el trabajo municipal y lo que es el trabajo legislativo nacional. Me felicito de haber podido contar para trabajar en este tema con la Comisión de Transporte del Congreso Nacional de Ediles. Aspiro, además, a que los legisladores departamentales se jerarquicen participando en la elaboración de leyes como esta y no haciéndose famosos solo cuando van a los congresos, porque gastan mucho dinero de la gente. La Unidad Nacional de Seguridad Vial no viola ninguna autonomía y, con tres personas con independencia técnica designadas por el Poder Ejecutivo, por el Presidente de la República, lo que va a hacer es útil para que no se sigan gastando recursos del Estado. Además, va a existir la posibilidad de que todo el mundo pueda ubicar a los responsables de las políticas en el tránsito. Hoy por hoy todos somos responsables, pero nadie lo es.

Hoy se preguntaba si el señor Ministro Rossi iba a poder contar con el 1% o el 0,5%. Quiero decir que el señor Ministro Rossi, ni bien nos vio con aquello del Consejo Nacional de Seguridad Vial, se comunicó con

nosotros y nos planteó su interés en legislar en esto en serio y en que se empezara a trabajar. Y todos son testigos de que el señor Ministro Rossi trabajó mucho en esto y accedió al pedido de la Comisión. Hoy votamos dos proyectos. ¿Sabe por qué, señor Presidente? Porque parecía que iba a ser más fácil separar el tema institucional y dejar las normas para más tarde. Como se dijo acá, todos trabajamos con muy buena onda sobre este tema, pero a la hora de cortar el bacalao, detrás de un formalismo se pretende no legislar. Todos queremos ser ricos y sanos y tener amigos ricos y sanos. Me gustaría poder tener la sabiduría que tienen otros para elaborar proyectos perfectos que contemplan todas las cosas, pero este es el proyecto que está sobre la mesa y a corregir este proyecto invitamos a todos los que quieran hacerlo. Sentimos que es muy sólido desde el punto de vista técnico, por los técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que trabajaron en él y por los técnicos que nos asesoraron, tanto a nosotros como al señor Diputado Domínguez. También su Secretaría y sus asesores trabajaron mucho.

Entonces, este proyecto no viola la autonomía. La Junta Departamental de San José, muy preocupada por el tema, no votó esto y manifiesta que está en contra del proyecto por lo siguiente: "Considerando: 1) Que en su articulado se le asignan determinadas competencias que contravendrían las facultades de los Gobiernos Departamentales consagradas en la Constitución de la República y en la Ley Orgánica Municipal.- 2) Que la creación de este nuevo Organismo Público generaría más burocracia: oficinas, empleados, sueldos, muebles, computadoras, teléfono, luz, etcétera" -pensé que iba a decir: puertas, ventanas, cortinas- "y su financiamiento sería el producto de nuevos impuestos, tasas y contribuciones a crearse, como así lo expresa la misma ley".

Un señor Diputado dijo en Sala hace instantes que no tenía financiamiento, pero para la Junta Departamental de San José -para la mayoría que votó esto- resulta que tiene impuestos, tasas y contribuciones a crearse, y dice que lo establece la ley.

Continúa así: "3) Que al funcionar en el ámbito de la Presidencia de la República se constituiría en un elemento más de macro-centralismo contraviniendo el mandato de la Constitución de la República de promover la descentralización (art. 50).- 4) Que se estaría violando la Autonomía Municipal de los Gobiernos Departamentales", pero no dice en qué. Ahí viene la resolución que plantea su voluntad contraria. Como decía hoy, esto es discutible, pero no se puede ser más realista que el rey.

Nosotros queremos agradecer -como agradecíamos recién a estos integrantes- a jerarcas como el Intendente Municipal Zimmer, de Colonia, que está enfrentando una discusión en su departamento con respecto a la utilización o no del casco. Hemos escuchado en torno al casco las cosas más fantásticas. Esto se ha transformado en el símbolo de la limitación de la libertad individual. Aunque usted no lo crea, señor Presidente, esto va en contra de todo el derecho individual que tienen las personas. Las priva de la libertad de matarse cuando quieran. Lo que no dicen quienes defienden la libertad individual es que cuando caen en un CTI, los atiende Salud Pública y es el resto del pueblo el que le paga el chiste al señor que pensó que sin casco podía andar en moto. Y a aquellos que dicen que tienen mutualista hay que recordarles que el costo de los CTI privados es financiado por el resto de las cuotas caras que se pagan. Y así podríamos seguir mencionando los argumentos que se utilizan para no ponerse el casco: que se escucha mal, que se ve mal, que la gente se desnuca o que el pelo queda chato y que el gel se estropea.

Señor Presidente: en mi caso, estoy absolutamente convencido de que aquellos a quienes se les aprieta la barriga por el cinturón de seguridad deben adelgazar o encargar uno más grande. Pero cuando se empezó a aplicar como obligatorio nadie se preguntó: "¿Y por qué me lo voy a poner?; si quiero, me mato, y cuando quiero". Así podríamos poner muchísimos otros ejemplos.

Recién se plantearon los casos de los exámenes por la paternidad y el de la espirometría. La diferencia entre ellos es que alguien que maneja borracho es un asesino. Ese no es un accidente que le puede pasar a cualquiera: es un asesino. El que toma y maneja borracho sabe que en cualquier esquina y en cualquier lugar puede matar a cualquier persona y se puede matar él y matar a su familia. No es lo mismo. Yo puedo tener el derecho o no a hacerme un examen de paternidad, y capaz que no lesiono a nadie; la ley tendrá otros mecanismos para hacerme responsable de mis actos si tuve un hijo y no quiero reconocerlo. Cuando un individuo está jugando con un revólver cargado entre doscientas o trescientas personas es

nuestra obligación sacárselo, y si no quiere por las buenas, hay que sacárselo de pesado. No se puede comparar ese tipo de cosas.

En los ejemplos planteados, la gente que murió iba con un nivel de 2,4 de alcohol en la sangre; este nivel de alcohol es demencial, no es aceptable; y no fueron accidentes que a cualquiera le pudieron haber pasado. Las personas que hoy están presas y detenidas por este tipo de cosas -lamentablemente para ellas- es porque mataron gente. Es como ese hombre que en las fiestas -¿se acuerdan?- se llevó por delante a toda una familia. Esa persona, que venía borracha, no lo hizo sin querer; esto no fue uno de esos casos que le puede pasar a cualquiera. Una persona alcoholizada es un asesino; no hay otra.

Tanto dolor nos genera esto a todos quienes estamos acá, que vamos a ir para adelante con este proyecto de ley, vamos a asumir los errores y a hacerle acordar a todo el mundo que quien declara una norma constitucional o inconstitucional no es el que grita más fuerte o el que tiene más apariciones en la prensa; hay un organismo que dirá y planteará si esto es inconstitucional.

De todas formas, invitamos a todos a que desde este momento y hasta la discusión en el Senado aporten ideas respecto a los elementos a cambiar, porque esto va a ser ley; esto va a funcionar y, como tantas otras cosas humanas, si es malo, se tendrá que cambiar, y si hay cosas para mejorar, se corregirán.

No estamos legislando -como se dijo hoy- porque nos acordamos de Santa Bárbara cuando truena. No; al contrario. Hemos frenado este tema, esta iniciativa, cada vez que ha habido uno de esos accidentes que nos enlutan a todos. Íbamos a comenzar este año con este tema en una forma más rápida, pero mi departamento tuvo la desgracia de que gente que vivía en Los Cerrillos tuviera un accidente viniendo de Minas. Cada vez que queríamos considerar este tema había dos o tres muertes o algún accidente que eran tapa de diario o portada de los informativos. Entonces, para no jugar con la muerte, para no hacer política con la desgracia ajena, frenábamos la consideración de este asunto.

Por lo tanto, no estamos legislando corriendo detrás de algo que reventó ayer; es algo que el diario "El País" continuamente nos está enrostrando; el último titular al respecto decía: "Drama: 1.200 accidentes de tránsito más que en el 2005". "El Observador", "La República", "Últimas Noticias", cada tanto nos muestran esas gráficas que a nosotros nos ponen los pelos de punta.

Yo no quiero ser un testigo pasivo de esto, y tampoco cómplice. Asumo -como decía Barylko- no tener miedo a los errores; yo asumo esto con total responsabilidad en lo formal, en lo político, en lo social y en lo humano.

No me convencen los argumentos que se han dado. De diecinueve Intendentes, solo uno planteó la inconstitucionalidad; obviamente, somos hombres libres para pensar lo que queremos. Como he dicho anteriormente y lo reitero para que quede claro a todos, el Congreso Nacional de Ediles también se definió apoyando esta propuesta.

Si hay tantos que saben tanto -que no soy yo-, de este lado tengo la seguridad de que si me equivoco, lo hago acompañado. La vida dirá si dentro de un año tengo que cambiar algo, pero hoy me voy a sentir orgulloso.

Quiero decir que el señor Intendente Zimmer no determinó la obligatoriedad del uso de casco por política; él es cirujano y sigue trabajando; todos los viernes sigue recibiendo a personas accidentadas, algunos con la cabeza destrozada -no sé cuánto se pueden recuperar-, y no llegó a esta decisión por un tema de oportunidad política, sino por vivir el problema, como el doctor Barrios.

Esta gente que nombré, hace más de veinte años que viene trabajando en este tema a través de seminarios, charlas, foros, conversaciones, mesas redondas, y hoy recogemos en este proyecto de ley todo lo acumulado. Y bueno: que la vida nos demuestre que nos equivocamos y lo reconoceremos.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: evidentemente, el señor Diputado preopinante alude al departamento de San José.

Nosotros tenemos que decir, muy tranquilamente, que respetamos las minorías y que queremos que

las respeten; como lo hemos dicho tantas veces en el Parlamento, por más que el Gobierno tenga mayoría parlamentaria, creemos que debemos escucharlas. En este caso, el señor Intendente de San José tendrá sus motivos para expresarse sobre ese aspecto como lo hace.

Quiero decir también que en el departamento de San José no ocurren muchos accidentes por causa de las desprolijidades de las calles. Quizás también habría que preocuparse por tapar los baches para evitar accidentes, tal como ocurre en su departamento, y redoblar el desafío de la patente única, desafío que hemos planteado al decir que hay que emparejar hacia abajo y no tapar una mala administración municipal. En San José, gracias a Dios, tenemos una patente barata porque la Administración está saludable.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado García.

SEÑOR GARCÍA.- Señor Presidente: brevemente quiero hacer alguna anotación, porque creo que el tema bien lo vale y nos convoca a ello.

Hay algo que quedó flotando en el ambiente. Pienso que sería una mala noticia que este debate quedara así planteado en el escenario: quienes están de acuerdo con el proyecto de ley hacen lo imposible y dan todo su esfuerzo para evitar muertes, y a quienes están en contra les importa menos la muerte. Si yo estuviera en esa posición, estaría haciendo un agravio absolutamente injustificado, que no tendría explicación alguna.

Hay algo de lo que estoy absolutamente convencido; alcanza con considerar a cualquier otro ser humano como una persona normal para presumir que nadie quiere que haya muertes por accidentes de tránsito, entre otras cosas, hasta por una razón de egoísmo absoluto, porque ese muerto puede ser el hijo, el padre o el hermano de uno, o uno mismo.

Por lo tanto, creo que sería importante que quedara claro que quienes están en una posición y otra, ambos, consideran que aquí hay un problema grave y serio que, como todos sabemos, cuesta la vida de centenas de uruguayos por año.

Quienes por una razón u otra estamos vinculados al tema sabemos que hay un fenómeno que se llama mortalidad blanda: cuando se habla de este asunto y se maneja públicamente, la mortalidad por accidentes de tránsito cae un 20%. Esto es matemático; cuando se hacen campañas de publicidad para prevenir accidentes de tránsito, la mortalidad cae un 20%; se dejan de hacer y aumenta un 20%. Por eso creo que la discusión de estos temas hace también al combate contra esta epidemia que vive el Uruguay.

Por otra parte, nunca creí que la gestión burocrática sea superior a la voluntad política. Nosotros podemos crear un sinnúmero de organismos -no estoy hablando específicamente de esta Unidad, sino de cualquier ámbito-, pero si no hay gobernantes y dirigentes políticos con la voluntad de enfrentar el problema que está sobre la mesa, aquellos por sí solos no podrán solucionar los problemas que, por definición, están convocados a resolver. Sin gestión política, sin voluntad política, no hay ninguna Unidad, sea la que sea, que pueda resolver el problema.

Comparto plenamente el informe que hizo nuestro compañero de bancada, el señor Diputado Botana -y lo destaco no solo por el tono, sino por la profundidad-, pero deseo de corazón que quienes vayan a votar afirmativamente este proyecto de ley tengan razón. El año entrante desearía venir acá y decir: "¿Saben una cosa? Tuvieron razón". En ese sentido, el año pasado traje a esta Cámara el tema de la mortalidad infantil; tuve una discusión con el Gobierno y dije: "No escondan las cifras. Digan que la mortalidad infantil bajó, porque no importa quién la bajó; lo importante es que murieron menos niños". Eso es lo importante. Y en este caso me pasa lo mismo; el año que viene desearía venir acá y decir que este fue un gran proyecto de ley; reconocer que, aunque no lo voté, fue un gran proyecto de ley. Eso es muy fácil de saber y lo vamos a ver en los fríos números que marcan las estadísticas que dicen cuántos uruguayos han muerto. Yo desearía que no muriera ninguno, pero sé que eso es muy difícil de lograr, si no imposible.

SEÑOR YANES.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR GARCÍA.- Termino el razonamiento y con todo gusto se la concedo.

Esto lo desearía en el alma, pero vuelvo a insistir: se requiere voluntad política. En las muertes por accidentes de tránsito incide el factor humano en un 95% o un 98%; aun los que se deben a causas mecánicas, que pueden incidir en un porcentaje, son por desidias humanas en el control de los vehículos. Por lo tanto, a

los errores típicamente humanos también se deben sumar los factores mecánicos por imprevisión. Es decir que prácticamente el universo de estas muertes se debe al factor humano. Como bien dijeron varios colegas acá, gran parte de ellas están vinculadas a la ingesta de alcohol. Ahora, yo pregunto: ¿alguien duda de dónde se toma alcohol, dónde se hacen las fiestas, dónde están los lugares a los que uno va normalmente en familia o con amigos? Todos lo sabemos. Sin embargo, nadie ve que a la salida de los centros, de las fiestas o de lo que fuera, haya un control para decir: "Mire, usted no se suba al auto porque no está en condiciones de manejar".

Si es época de controlar la patente, yo veo a los inspectores de tránsito -tengo que hablar de mi departamento, en el que vivo-, pero no los veo -no por ellos, sino porque no tienen la orden- salir a evitar muertes por tránsito. A mí lo que me interesa no es cobrar la multa; me interesa salvar vidas. En Montevideo se recaudan por multas, estrictamente por infracciones de tránsito -no estoy hablando por morosidad-, US$ 2:000.000 anuales, y en los últimos quince o veinte años en Montevideo se han cuadruplicado los accidentes de tránsito. Entonces, uno se pregunta: ¿vamos a insistir con este paradigma de regulación del tránsito que no ha logrado lo que propone de buena fe? ¿El hecho de cobrar multas, de recaudar por multas, salva vidas? No. Estoy convencido de que existe otra solución, la que se usa en otros países del mundo. Me refiero a la libreta de puntos, que, efectivamente, va contra lo que le duele al conductor, que es la habilitación para conducir; no va contra el bolsillo porque no sirve, ya que se paga y se sigue. Estoy convencido de que esa es la solución; no sé si será la solución total, pero es un gran instrumento y no entiendo por qué no se aborda.

Se lo he planteado personalmente al señor Intendente Ehrlich, quien me ha dicho que le gusta la idea. Creo que hay que trabajar sobre eso. En definitiva, me parece que lo que hay que cambiar es el paradigma de la regulación y no crear organismos. Si este sirve, seré el primero en aplaudirlo, porque quiere decir que se habrán salvado más vidas.

Esta iba a ser una breve anotación y sé que me pasé. Termino diciendo que tanto quienes estemos en una posición como en otra no podemos creer que con la simple aprobación de la norma nos lavamos las manos en el problema; lo digo porque tenemos la tendencia a aprobar leyes y remitirlas: pase al Poder Ejecutivo, se promulga, y el problema es de otro.

Creo que si realmente nosotros tenemos la voluntad -no tengo por qué dudar de que es así- y entendemos que la accidentalidad en el tránsito y la muerte o la invalidez que esto produce es un problema serio, quizás de los primeros en cuanto a las causas de muerte -sin duda, es el primero en la faja etaria más joven de Uruguay-, no nos podemos lavar las manos. Por eso tenemos que contar con una Comisión de seguimiento con relación a cómo opera esta ley. Podría ser la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara o una Comisión Especial -eso se podrá ver-, pero tiene que haber una Comisión de seguimiento para que podamos comprobar si lo que aprobamos acerca de este tema da resultados o no. Y yo no tengo dudas de que, así como voy a tener el regocijo más grande al reconocer que me equivoqué, si lo demuestran las cifras -¡y ojalá lo demuestren!-, aquellos compañeros y colegas de Cámara que sostienen de buena fe que este instrumento sirve para resolver el problema, si en esa Comisión de seguimiento se demuestra que esto no ha dado sus frutos, sin duda alguna van a ser los primeros que tendrán la iniciativa para cambiarlo.

Concedo la interrupción solicitada por el señor Diputado Yanes.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: en cuanto a las primeras palabras del señor Diputado García, si de mi alocución se desprendió que votar afirmativa o negativamente el proyecto de ley implicaba defender o no la vida humana o querer o no terminar con los accidentes, quiero decir que esa no fue mi intención, que me equivoqué al plantearlo.

Además, quiero reconocer que el señor Diputado García, en el momento en que nosotros hicimos público el tema del Consejo Nacional de Seguridad Vial, nos hizo saber que su bancada en términos generales estaba preocupada por el tema, que iba a trabajar en serio sobre el asunto y que estábamos del mismo lado. Yo pude advertir que la bancada del Partido Nacional cumplió con eso, lo que me halagó mucho; además, dijimos públicamente que el señor Diputado García, en nombre de la bancada, nos lo había hecho

saber. Y después, la bancada del Partido Nacional procedió conteste a lo planteado.

Lo que quise decir es que yo votaba afirmativamente por esos elementos; no quise decir que quien no votara el proyecto afirmativamente estuviese en contra. Si me equivoqué, me corrijo. Queda como documento, ya que públicamente dijimos en los medios de prensa en los que tuvimos oportunidad de salir que en aquella ocasión el señor Diputado García había hecho el planteamiento. Aprovecho para decir que el señor Diputado Washington Abdala, en ese momento coordinador de bancada del Partido Colorado, tuvo el mismo gesto.

Si me equivoqué al expresarme, quedan salvadas las dudas que pudieran haber surgido.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede continuar el señor Diputado García.

SEÑOR GARCÍA.- He finalizado, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra la señora Diputada Etcheverry.

SEÑORA ETCHEVERRY.- Señor Presidente: en principio había pensado no intervenir en este tema, porque el señor Diputado Botana y otros compañeros del Partido han sido muy claros. El señor Diputado Botana ha trabajado con mucha responsabilidad y seriedad en el tema e hizo una exposición que todos compartimos y apoyamos.

También he escuchado -creo que estamos en un nivel de respeto mutuo, de consideración mutua, tanto por lo que planteó el señor Diputado Domínguez como por lo que expresó el señor Diputado Botana- que por más que vayamos a votar en forma diferente, obviamente todos estamos preocupados por este tema y muchos de nosotros hemos sido tocados muy de cerca, a nivel familiar, por desgracias en accidentes de tránsito.

Nosotros somos de los que más tenemos responsabilidad en este tema; creemos que prevenir y educar es nuestra obligación, así como tratar de buscar las mejores soluciones a través de las leyes. Pero también una forma de prevenir, señor Presidente, es mejorar la situación de las calles.

Como muchos saben, vivo en el barrio Paso de la Arena. Desde hace muchos años, en la intersección de las calles Santa Lucía y Abrevadero hay un pozo enorme; creo que hasta arbolito de navidad se le ha puesto. Ese pozo hizo que muriera un niño de nueve años. Una familia iba caminando, pasó un taximetrista que agarró ese pozo y la atropelló, causando la muerte de un niño de nueve años. En Turubí y Santa Lucía hay otro pozo, que agarró el vehículo de una joven madre y se dio contra una parada, haciendo un destrozo; no falleció nadie, pero quedó gente lisiada. Por desgracia, en nuestra ciudad, y también en otras, habría innumerables casos como estos para mencionar.

Se habla de prevenir y de educar; se dice que quien bebe y sube a un auto con su familia o, quizás, atropella a una muchacha que se cuidó toda la noche de no beber y no pudo llegar a su hogar, es un asesino. Yo digo que también es asesino quien no cumple con los deberes de tener la ciudad en condiciones, provocando que un niño de nueve años fallezca porque hay lugares de Montevideo que han sido olvidados por esta Intendencia o por la Administración anterior.

A modo de reflexión, quiero decir que tenemos que ser conscientes de que cuando hablamos de seguridad, prevenir es proveer de iluminación y atender el estado de las calles para evitar accidentes. Las calles de Montevideo y de todo el país deben estar en buenas condiciones, porque hay gente que viene a alta velocidad para pasar un auto y se olvida de que en las veredas va gente caminando. Por eso hoy digo -quizás la palabra asesino sea muy fuerte- que hay gente que también debe asumir la responsabilidad de tener las calles en condiciones para que no ocurran estas cosas que son comprobables. Alguien puede decir que se está dramatizando, que puede ser demagógico hablar de estas cosas, pero pasan habitualmente. Podría detallar un montón de casos que se dan principalmente en la calle Santa Lucía, pero nadie se hace responsable; nadie, ninguna Intendencia se ha preocupado por ponerla en condiciones. Allí han ocurrido accidentes de motos con chicos muy jóvenes, de quince o dieciséis años, que, como bien decía el señor Diputado Yanes, han muerto por no circular con casco o por andar a alta velocidad. La calle Santa Lucía debería estar inhabilitada y declararse intransitable; por allí no deberían pasar ni los ómnibus. Creo que estas son cosas a considerar cuando se habla de responsabilidades a la hora de evitar accidentes de tránsito.

Gracias, señor Presidente.

18.- Prórroga del término de la sesión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Dese cuenta de una moción de orden presentada por el señor Diputado Pereyra.

(Se lee:)

"Mociono para que se prorrogue el término de la sesión".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta en sesenta y ocho: AFIRMATIVA.

19.- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación).

Prosigue la consideración del asunto en debate.

Continuando con la lista de oradores, tiene la palabra el señor Diputado Trobo.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: quiero hacer tres breves puntualizaciones respecto del proyecto que tiene a estudio la Cámara.

La primera es que comparto plenamente -he acompañado, además, con mi firma- el informe que ha elaborado y presentado a la Cámara el señor Diputado Botana, conjuntamente con el señor Diputado Doti Genta. Creo que es una contribución muy interesante al tema, con un sentido crítico acerca del proyecto. Además, contiene una propuesta que apunta a una cuestión en la cual el Parlamento debe tener especial cuidado. Aquí se ha hablado mucho de la justificación en la que abonan su opinión organismos que, por supuesto, revisten mucha importancia y deben ser tenidos en cuenta en el análisis, como pueden ser el Congreso de Intendentes y el Congreso Nacional de Ediles. De todas maneras, más allá de la institucionalidad de cada uno, no hay ninguna duda de que la competencia para legislar es nuestra, es de la Asamblea General, de la Cámara de Diputados y de la Cámara de Senadores, que son las que deben dictar las leyes en aquellas materias que son de su competencia. La preocupación que debe tener el Parlamento es, precisamente, la de respetar las competencias que cada uno de los organismos del Estado debe cumplir. Y no hay ninguna duda de que cuando se trata de temas con un impacto sobre la materia municipal debemos tener mucha prudencia. Digo esto porque muchas veces el voluntarismo legislativo lleva a que se sancione determinado tipo de normas, sobre las cuales se pone mucho empeño, que luego no se pueden aplicar en la práctica simplemente porque la Constitución establece competencias que son exclusivas o excluyentes.

Aquí se han mencionado algunos ejemplos que tienen que ver con la discordancia entre Gobiernos Departamentales sobre temas que parecen obvios como, por ejemplo, el de la patente única. Pero nadie puede negar que la fuente tributaria en materia de vehículos corresponde a los Municipios y nadie puede establecer, a través de una ley nacional, una obligatoriedad para que, por la vía de la recaudación de la patente de vehículos, los Municipios cuenten con un monto igual o equivalente en todos los departamentos. Por más que queramos aquí, no tenemos la posibilidad de imponer a los Gobiernos Departamentales un comportamiento que ellos pueden determinar según su propio criterio, de acuerdo con lo que establecen la Constitución y la ley. Por eso, cuando se trata de cuestiones vinculadas con las competencias departamentales, el Parlamento siempre debe tener la inteligencia de acercarse a los problemas sin interferir con ellas. Y tiene que hacerlo no solo porque lo establece la Constitución, sino, además, por la propia conformación del Cuerpo -en este caso, la Cámara de Representantes-, que es una representación territorial. Entonces, debe cuidar muy bien que la autonomía de los departamentos aquí representados por los señores Diputados electos en cada circunscripción no sea avasallada por el voluntarismo legislativo que haga que creamos que, por el hecho de aprobar una ley, esta se va a aplicar en todo el país.

Entonces, por una razón de prudencia -que, por supuesto, le viene del mandato histórico de la defensa de las autonomías y, además, de la claridad con la que razona sobre este tema-, el Partido Nacional no se aleja del problema, ni busca minimizar la causa de la preocupación -nosotros sentimos tanta preocupación como los señores Diputados del Gobierno en cuanto a los problemas de la accidentalidad en el tránsito y a sus graves consecuencias-, sino que lo identifica muy claramente. También está muy claro que la mayor accidentalidad, la más violenta, la de mayor impacto en la opinión pública -sin perjuicio del impacto en las víctimas y en lo que hace a los costos para el país- es la que ocurre en las rutas nacionales, y estas no son responsabilidad de los Gobiernos Departamentales, sino de las organizaciones de carácter

nacional con competencia en la vigilancia del tránsito, llámese Ministerio de Transporte y Obras Públicas, llámese Ministerio del Interior.

En los últimos días, el Partido Nacional ha sido sometido subliminalmente a una campaña de prensa; desde el sábado en adelante he leído en medios escritos y he escuchado en radios y televisión: "Bueno, la Cámara de Diputados esta semana va a votar la solución del problema de los accidentes". Pero eso no va a ocurrir, como bien decía el señor Diputado García y como también señaló el señor Diputado Botana. El problema no se va a resolver con la aprobación de este proyecto de ley, cuya aplicación, por otra parte, demorará bastante tiempo. Además, podría haber algún reclamo por lesión de autonomía. Lo va a haber. Va a haber algún reclamo por lesión de autonomía; no tengan ninguna duda. Y vamos a volver hacia atrás en este tema. Entonces, ¿por qué, en vez de usar el voluntarismo, no usamos la voluntad y el propósito de buscar un acuerdo que nos permita que, en todo caso, ningún Gobierno Departamental sienta que está afectada su autonomía y evite que, en el caso de que la Suprema Corte le dé la razón, se frene el proceso que hoy se piensa que se va a iniciar por el solo hecho de que se apruebe el proyecto de ley?

El segundo aspecto que quiero señalar es que consideramos que es por lo menos imprudente creer que la aprobación de este proyecto de ley va a resolver todos los problemas. No será así; va a crear algún problema más, porque en el caso de una lesión de autonomía departamental esto vuelve para atrás.

Nuestro propósito es cooperar; en todos los proyectos de ley que la Cámara ha tratado hemos pedido tiempo para analizar y para ayudar. En algunos casos no hemos tenido tiempo, en otros sí y en algunos hemos hecho lo que hemos podido en poco tiempo. En este caso, se demuestra claramente que el Partido ha sido proactivo; el Partido Nacional entiende que el tema es grave, sabe que la situación en esta materia merece soluciones de carácter nacional y ha propuesto -como consta en los antecedentes- una idea que lleva de la mano una forma de evitar el obstáculo de una eventual lesión de autonomía.

Este tema no se va a dar solo en este caso; el Parlamento va a tener otras cuestiones para estudiar en las cuales nos vamos a encontrar con el famoso tema de la lesión de autonomía, y es el momento de las definiciones: queremos que haya autonomía o no que queremos que haya autonomía, porque si por voluntarismo sancionamos leyes que se llevan por delante la autonomía departamental, lo que vamos a hacer será crear mayor cantidad de problemas.

Dentro de poco se va a tratar un proyecto de ley de ordenamiento territorial. Este es un tema típico, en el que habrá una realidad que se tendrá que enfrentar: a pesar de que algunos desearían que Uruguay no tuviera Municipios, los tiene.

La Constitución marca un grado de autonomía que hay que respetar, y las leyes tienen que someterse y ajustarse a lo que manda la Carta, que no es un capricho, es un pacto de carácter general; todos hemos admitido que debe existir determinado tipo de organizaciones en el Estado. Si en alguna medida se quiere escuchar nuestro propósito y nuestro consejo -somos experientes en esta materia; dentro de la vida autonómica de los departamentos tenemos una larga experiencia-, en este caso hacemos un aporte muy constructivo, que se ha discutido mucho, y sería bueno que la Cámara lo considerara para evitar aquel riesgo que creo que indudablemente se correrá después de que el proyecto de ley se apruebe.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: no quiero demorar las intervenciones de otros legisladores que pudieran estar anotados para hacer uso de la palabra. Simplemente, en primer lugar me gustaría agradecer la adhesión de todos los sectores políticos en cuanto a las causales de esta situación, que nos llevan a trabajar sobre estos proyectos de ley.

En segundo término, reconocemos y admitimos que esta inquietud no la tienen solo quienes trabajaron en la Comisión, sino todo el Cuerpo.

En tercer lugar, el tema de las autonomías ya lo conocíamos; fue el aspecto central de la discusión y nosotros recibimos nuestro asesoramiento. Entonces, podemos decir al señor Diputado preopinante que tenemos la entera convicción de que no estamos lesionando la autonomía de las Intendencias.

En cuarto término, hay que reconocer un hecho. A nosotros nadie nos mandata, porque como legisladores debemos actuar con total independencia, como

corresponde. Ahora bien; desde el punto de vista político, hay que reconocer que si nosotros no hubiéramos tenido las señales políticas que nos dio el Congreso de Intendentes -esto lo he dicho más de una vez- habría sido muy difícil llegar a este entendimiento. De manera que se fue dando un acuerdo tácito al que se arribó luego de las dos oportunidades en que compareció el Congreso de Intendentes -los legisladores integrantes de la Comisión podrán decir si estoy equivocado; tal vez tres o cuatro veces-, con los integrantes de la Dirección de Tránsito del propio Congreso.

Si tenemos la convicción de que no estamos hiriendo las libertades y las potestades de las Intendencias, y si además encontramos un ámbito propicio desde el punto de vista político -porque todos estamos de acuerdo en que este asunto no puede seguir suspendido en el tiempo sin darle una solución-, vamos por el camino cierto.

Por supuesto que todos debemos tener el beneficio de la duda. Como dice el señor Diputado Botana, se puede errar; él dijo que lo iba a reconocer. También lo dijo el señor Diputado Yanes: si estamos ante esa situación, debemos actuar de la misma manera; y yo no creo que estemos haciendo voluntarismo.

No digo esto para herir; yo creo que el señor Diputado preopinante conoce la manera como hemos trabajado y que no hemos tenido una actitud voluntarista. La Comisión ha acudido a todos quienes nos dieron elementos técnicos y científicos. Indudablemente, si este proyecto de ley se aprueba, no vamos a salir de aquí cambiando la situación del país en cuanto al tránsito y la seguridad vial. No es así; esto va a ser un proceso. Pero eso sí: damos el puntapié inicial de una nueva fase en este tema. Digamos que esta es una hipótesis de trabajo con la cual hemos intentado llegar científicamente lo más lejos posible, aunque es cierto que podemos errar.

Quería expresar estas palabras, sin la intención de iniciar una polémica, porque me parece que este asunto no lo merece; creo que todos honestamente tenemos derecho a opinar que esto puede presentar dificultades.

Finalmente, quiero decir que había cierto acuerdo en el sentido de que el proyecto fuera votado en bloques, por numerales o títulos, a los que luego nos referiríamos. Asimismo, habrá que presentar algún sustitutivo, en la medida en que hay equivocaciones en la redacción que deberemos corregir.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Continuando con la lista de oradores, tiene la palabra el señor Diputado Signorelli.

SEÑOR SIGNORELLI.- Señor Presidente: me parece que es muy importante que quede claro que todos estamos absolutamente interesados en este tema, que nos duele, porque a nadie escapa que acá todos tenemos familiares, amigos, etcétera, que han sufrido las consecuencias de problemas en el tránsito. Entonces, la votación diferente de ninguna manera va a significar que haya Representantes Nacionales más o menos interesados en este asunto, como muy bien se ha dicho aquí. Quizás nosotros también votemos en forma diferente dentro de nuestro Partido. Yo voy a acompañar este proyecto y algunos de mis compañeros no comparten esa posición, por cuestiones absolutamente lógicas desde su punto de vista.

Voy a aprovechar algunas manifestaciones del señor Diputado Domínguez sobre temas puntuales que sirven para el tratamiento de este asunto y para comprender por qué es necesaria la aplicación nacional de una norma que nos permita actuar de la misma forma en todo el país. El uruguayo es una persona muy inteligente. Eso lo hemos visto cuando, en el período anterior, se determinó la obligación de utilizar la luz corta encendida en las rutas nacionales. Yo puedo asegurar -en ese entonces viajaba mucho todas las semanas, haciendo recorridos muy largos- que a las cuarenta y ocho o a las setenta y dos horas de esta determinación todo el mundo la estaba aplicando, lo que no sucedió en países vecinos que tuve la oportunidad de visitar, donde fue aprobada una ley como la referida, pero no se cumplió de la misma manera. Y aquí entra un tema de mucha importancia: la publicidad constante a la que muy bien se refería el señor Diputado García al señalar que cuando se hace una publicidad se produce una baja del 20% y luego, cuando se suspende, hay una suba del 20%. Yo estoy absolutamente de acuerdo con esto. En alguna oportunidad he dicho que cuando, en tiempos pasados, se hizo una publicidad muy buena y de manera muy constante contra el sida y luego se suspendió, pareció que el tema se hubiese terminado. Creo que esto fija las bases de lo que tenemos que hacer en esta nueva instancia, con este proyecto de ley que hoy se va a aprobar.

Es muy importante el control nacional de las libretas de conducir, así como el de las faltas a nivel nacional y el del manejo en las carreteras. Yo no sé cómo será en Montevideo, pero cuando sacamos la libreta en mi departamento nos hacen conducir dentro de la ciudad; nos llevan a un lugar, a un parque, para hacer las maniobras normales -pienso que en Montevideo se hará exactamente lo mismo-, pero no se pasa una prueba sobre los conocimientos del manejo en carretera, que es absolutamente diferente al de la ciudad. Por eso vemos que hay tantos accidentes y tan graves.

Con respecto al ejemplo del casco, al que se refería el señor Diputado Yanes, nosotros tuvimos una experiencia muy negativa al respecto cuando tuvimos la oportunidad de estar en el Ejecutivo departamental. Hicimos una consulta previa sobre el casco y se nos dijo "no", por una razón o por otra. Entonces, propusimos que se usara el casco en forma obligatoria hasta la edad de diecisiete años y que, a partir de los dieciocho, la mayoría de edad, fuera optativo. Este proyecto fue a la Junta Departamental, y allí se aprobó -creo que por unanimidad- que fuera para todo el mundo, pero en ese momento no se fijaron las multas. Entonces, se devolvió el proyecto y finalmente terminó en nada, porque algunos se arrepintieron, dijeron que el casco era muy caro y que no era el momento de empezar a aplicarlo; por lo tanto, quedó en la nada. Luego tuve la desgracia de que el hijo de un amigo, de veintiún años, sufriera un accidente, que no fue espectacular; chocó con un caballo en las afueras de la ciudad y, por no usar el casco, falleció.

Quiero dar un ejemplo muy práctico para que vean que tenemos que marcar límites en todos los términos. En Artigas no se usaba el casco y era interesantísimo ver que cuando llegaban a la mitad del puente, todos se ponían el casco para entrar a Brasil. Todos se preocupaban al entrar a Quaraí, pasando pocos metros de nuestra ciudad, de tener la documentación, de ponerse el cinto, de utilizar el casco, etcétera. ¿Qué quiere decir esto? Límites; y como dijo el señor Diputado preopinante, ser muy duro en la aplicación de todo esto. Si nosotros no aplicamos la obligatoriedad, no sirve de nada. Hace poco que vivo en Montevideo y veo a diario el peligro que constituyen los carritos y los accidentes que provocan. En este caso, nos vamos a enfrentar a un problema social, con gente que no tiene otra cosa que hacer que el reciclaje. Acá también es responsabilidad de las autoridades, porque aunque se creen leyes, si después no las cumplimos, no sirven para nada.

También es importante dar más independencia e importancia a los jóvenes. El señor Diputado Sanabria presentó un proyecto de ley que fija la edad de conducir en dieciséis años. En los tiempos que corren, considero que esto es importante. De esta forma, damos importancia a los jóvenes y efectuamos el control que se debe hacer a la hora de manejar. Hoy en día, principalmente en el interior, los jóvenes conducen sin tener libreta.

Quiero destacar la actitud de la Policía Caminera de nuestro querido Uruguay. Hemos recorrido rutas de otros países y vimos que es impresionante cómo se usa la coima, es decir, dar dinero a la policía caminera para que no realice el control. Nuestra Policía Caminera es excelente; siempre está atenta y trabaja con seriedad y conducta en el tema del soborno. Esto es absolutamente común en los demás países. Yo lo desconocía porque no viajaba mucho en auto. En Argentina es increíble el pedido del soborno para no detener al automovilista y dejarlo seguir.

Además, es importante tener una figura a nivel nacional que pueda reordenar todo esto. Por ejemplo, se puede rescatar a personas excelentes, como el ingeniero Lucas Faccello, a quien en una oportunidad contratamos para trabajar en nuestro departamento. Realmente, el resultado fue excelente.

Sin embargo, tengo algunas dudas -como supongo que también las tienen los señores Diputados que van a aprobar este proyecto- en cuanto a la eventual violación de la autonomía municipal.

Quiero decir que esto es una necesidad y que acá no hay buenos ni malos. Quienes votamos y quienes no votan tenemos la misma preocupación. En nuestro Partido vamos a votar en forma diferente porque analizamos el tema y lo vemos desde puntos de vista diferentes. Así es que todos tenemos la libertad de adoptar la decisión que creamos oportuna.

SEÑOR POZZI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR SIGNORELLI.- Sí, con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: más allá de que apoyamos totalmente lo que nuestros compañeros de bancada han explicitado con respecto al tema que

estamos tratando, quiero rescatar una parte de la exposición del señor Diputado García, sobre todo lo que tiene que ver con una idea general que a todos nos anima, más allá de cuestiones políticas: estamos todos preocupados por encontrar una solución a un problema que es una de las principales causas de muerte de los uruguayos y también de que muchas personas queden lisiadas -que ni siquiera sabemos cuántas son- o destrozadas para siempre, sin ninguna posibilidad de reinsertarse en el mercado de trabajo ni en la vida familiar. Eso es lo que quiero destacar a propósito de lo que estaba explicando el señor Diputado García.

Quiero decir, también, que si la ley no está dando los resultados esperados, el señor Diputado va a encontrar de este lado apertura mental para analizar qué tenemos que cambiar para seguir evolucionando y atacar ese flagelo que representa el hecho de que los jóvenes uruguayos sigan muriendo entre hierros retorcidos de autos o de motos.

Creo que la ley está enmarcada en un cuadro más general, de algunas cosas que se están haciendo y de otras de las que soy crítico en cuanto a que no se hagan. Hay que empezar a tratar el tema de la seguridad vial a través de la educación de los niños, que en este momento es incipiente, a pesar de que se viene procesando desde hace un tiempo. Si bien no tengo una idea clara de cuál es el grado de penetración, creo que ahí está el principio de las cosas. Recuerdo la escuelita armada en el Zoológico Municipal de Montevideo -no sé cómo se hace esto en el interior-, y creo que inculcar a los niños, en la primera etapa, la importancia que esto tiene es clave para las generaciones que vienen. Nosotros estamos imbuidos de un sentimiento machista, que viene desde el principio de los tiempos, por la que yo, como trabajador, toda la vida me negué a usar guantes para trabajar porque me parecía algo de hombre flojo. Otros tantos trabajadores se negaron a usar casco por aquello de "para qué usar casco si nunca usé", o los tapaorejas; muchos de nosotros quedamos sordos por no haberlos usado a tiempo. Hoy, las nuevas generaciones, la gente que se ha incorporado al mercado de trabajo, ven de una forma absolutamente diferente -inclusive por la lucha de los propios sindicatos- el tema de la seguridad. Veo en las obras que sin ningún tipo de inconveniente la gente se pone los guantes y usa el casco, y en los lugares ruidosos se ponen los tapaorejas, porque saben que no usarlos es perjudicial para su persona. Esto ha sido un trabajo evolutivo al que hay que seguir apostando.

Por eso pienso que la ley es un marco para regular un montón de cosas que hoy, a mi juicio, están mal y deberían normalizarse a nivel nacional. Además, creo que hay que trabajar en esa primera etapa, que es concientizar a los niños del problema.

Creo que Uruguay avanzó mucho cuando el tema del medio ambiente se introdujo en la educación primaria. Tal vez Uruguay está mucho mejor en el tema medioambiental de lo que estaría si no se hubiera hecho toda aquella campaña con los niños -que creo que todavía se sigue desarrollando- sobre el cuidado del medio ambiente. Nunca sabremos exactamente -porque en este país nunca medimos- cuál fue el grado de impacto que eso tuvo, pero estoy seguro de que los niños han avanzado en el cuidado del medio ambiente y nos han hecho avanzar a nosotros, los más viejos, en ese sentido.

Quiero decir que soy crítico de la gestión en el tema tránsito a nivel nacional y también a nivel departamental. No sé si las políticas de tránsito que se están aplicando a nivel departamental son las correctas. A mi juicio, no lo son porque, obviamente, cada vez se mata más gente. En muchos casos esto sucede porque no se respetan las señales, pero en otros porque la ciudad está planificada para una cantidad de autos que no es la actual y no la puede sostener. Inclusive, no sé si la política de frenar a los autos es la más adecuada. No sé si la falta de sincronización de los semáforos en varias arterias de Montevideo es lo mejor. A mi juicio, no lo es, pero es un debate para gente que de esto debe saber mucho. También hay que ver la forma como empezamos a desintoxicar las ciudades de autos, lo que es insostenible por la cantidad de vehículos que hay y, además, por un problema medioambiental que cada vez va a ser más grave. No cuento el gasto petrolero, que vamos a tener que empezar a atacar mucho antes que después.

Quería rescatar lo expresado por el señor Diputado García y felicitar a los compañeros de mi bancada y del resto de las bancadas que trabajaron en el tema, aunque no tengamos una opinión común.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——El principal asunto que esta Cámara trató en el día de hoy es el de la muerte de los uruguayos por este motivo y cómo ayudamos a que la cifra empiece

a disminuir. Eso es lo que a todos debe enorgullecernos.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Ha finalizado el tiempo de que disponía el señor Diputado Signorelli.

Tiene la palabra el señor Diputado Brenta.

SEÑOR BRENTA.- Señor Presidente...

SEÑOR SIGNORELLI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BRENTA.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR SIGNORELLI.- Señor Presidente: para redondear, quiero destacar el trabajo de nuestro compañero, el señor Diputado Espinosa, en la Comisión. También quiero hacer referencia a la importancia del seguro obligatorio. En la frontera se da una paradoja, porque hay autos uruguayos y autos brasileños usados por uruguayos. Estos últimos tienen seguro, mientras que muchas veces quienes utilizan autos uruguayos no lo tienen.

También quiero hacer referencia a lo que decía el señor Diputado Pozzi respecto al trabajo que se hizo con el medio ambiente y que tendremos que hacer fuertemente con el tránsito. Hace un tiempo conté la anécdota de que, estando con mi nieto en el auto, me entregó una botella vacía de un refresco y me dijo: "Abuelo, no la vayas a tirar por la ventana porque eso daña el medio ambiente". Asimismo, el sábado pasado, mi hijo de cinco años subió a un taxi y lo primero que hizo fue colocarse el cinturón de seguridad. Eso es producto de la enseñanza en la escuela. Por eso quería destacar lo que dijo el señor Diputado Pozzi. Realmente es así, y creo que vamos por muy buen camino. Quizá en el futuro tengamos que hacer correcciones, pero creo que este es un buen proyecto y por eso lo vamos a apoyar.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Puede continuar el señor Diputado Brenta.

SEÑOR BRENTA.- Señor Presidente: quiero sumarme al reconocimiento al trabajo de los miembros de la Comisión, entre ellos los señores Diputados Yanes y Espinosa, un conjunto de legisladores que sin duda lo hicieron con el mayor esfuerzo y la mejor buena voluntad, tratando de atacar un problema que -me parece que es absolutamente consensual- es muy serio para el país. A pesar de que el proyecto no se va a votar por unanimidad, también es absolutamente consensual el punto relativo a las soluciones que deben abordarse desde el ámbito público para contener esto que ha dado en denominarse una pandemia, una verdadera epidemia que se lleva particularmente la vida de los uruguayos más jóvenes. Digo esto porque los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte entre quienes tienen de treinta a cuarenta y cinco años.

Voy a entregar un conjunto de intervenciones que se realizaron el 18 de octubre de 2001 en la Junta Departamental de Montevideo para que sean adjuntadas a la versión taquigráfica. Se trata de lo que expresaron Ediles del Partido Colorado, del Partido Nacional y del Frente Amplio con relación a la temática de los accidentes de tránsito, diría que poniendo sobre la mesa un conjunto de informaciones y un diagnóstico de la realidad absolutamente consensual. También hay un conjunto de referencias a una serie de actividades que se llevaron a cabo en esa oportunidad en la calle, conjuntamente con centenares de estudiantes de colegios públicos y privados que ese día desarrollaron una campaña de distribución de material informativo respecto a las principales normas de seguridad en el tránsito. Esa tarea tuvo escasa difusión, porque en general este tipo de actividades no tiene repercusión pública. Lo que generalmente toman como dato los medios de prensa cada día y son tapa de todos los informativos refiere a los accidentes y no al esfuerzo que se hace por parte de los ámbitos públicos y privados para tratar de resolver la problemática de los accidentes.

Comparto con el señor Diputado García que aquí todos tenemos la misma intencionalidad, pero con el mismo respeto debo decir que creo que el Partido Nacional se equivoca profundamente al no acompañar este proyecto de ley que está a consideración de la Cámara. También debo decir, a partir de lo que acaba de manifestar el señor Diputado Signorelli, que me alegra profundamente que algunos legisladores del Partido Colorado lo acompañen. Creo que uno de los primeros datos de la realidad al analizar esta problemática es considerar que en este tema se debe arrancar con políticas de Estado y, por tanto, deben dejar-

se de lado intereses partidarios -válidos, legítimos, pero partidarios al fin- en aras de alcanzar un objetivo que ya fue diagnosticado y ya se conocen cuáles son las soluciones.

También comparto que este tema no roza para nada las autonomías municipales. Este es un dato importante. No le vamos a dar la derecha a nadie en lo que tiene que ver con la defensa de las autonomías de los Municipios, en particular porque provenimos de la actividad legislativa municipal. Fuimos celosos custodios de la autonomía municipal cuando estábamos en ese ámbito y lo somos hoy. Se ha hecho un largo relato, por parte de los compañeros de la Comisión que tuvieron mayor actividad y destaque en la elaboración de este proyecto, que demuestra claramente que se han alcanzado altísimos consensos a la hora de legislar en una materia que es particularmente difícil. Creo, inclusive, que a algunos Intendentes les estamos resolviendo problemas bastante difíciles de solucionar desde el ámbito municipal. Sé -aquí hay varios legisladores que han ejercido la titularidad de Gobiernos Municipales- que es bastante difícil implantar algunas medidas de seguridad en el tránsito desde el ámbito municipal, porque esto genera un costo político. ¿Por qué? Porque la resolución de esta problemática va a requerir medidas legislativas y de carácter ejecutivo, pero también un profundo cambio cultural. Aquí hay que generar una profunda transformación cultural de las mismas características que relataba hace un momento el señor Diputado Pozzi, que por suerte se han venido produciendo en el Uruguay en materia medioambiental.

En el caso del Gobierno Municipal de Montevideo -quiero decir esto porque se han hecho alusiones varias en ese sentido-, desde 1991 existe un equipo de inspectores municipales que recorren escuelas y liceos de Montevideo generando conciencia respecto a la problemática del tránsito y al cumplimiento de las normas. Ya hay adultos de veinte o veinticinco años que recibieron, cuando eran escolares o liceales, charlas de un equipo de inspectores municipales profundamente compenetrado con su tarea, que recorrieron el departamento de arriba abajo, visitando instituciones educativas. Este es un paso que necesariamente hay que institucionalizar en algún momento, incorporando a la educación primaria y secundaria materias referentes a la seguridad en el tránsito.

También es cierto -y en esto no hay que confundir- que todos los técnicos que algo saben sobre la materia coinciden en que más del 95% de los accidentes de tránsito obedecen a fallas humanas. Si fuera por los pozos, habría departamentos en los que no existiría gente; estarían todos muertos. Aquí la gente tiene accidentes por fallas humanas y se conjuga con esas fallas un conjunto de datos que tienen que ver con las características del tránsito, de acuerdo con las características del departamento.

Se decía hoy que en Montevideo se han incrementado los accidentes de tránsito y es verdad, pero de la misma manera se han reducido sistemáticamente los accidentes fatales. Esto tiene que ver con que el intenso flujo de tránsito -bastante más intenso en la capital que en los departamentos del interior- hace que se circule a menos velocidad y, por tanto, los accidentes no son fatales, dado que el exceso de velocidad generalmente es una de las principales causas de accidentes.

¿Qué quiero decir con esto? La falla es humana, el error que provoca el accidente es humano -en el 95% de los casos lo es-, más allá de que Montevideo haya sido el primer departamento del país en incorporar el examen obligatorio de los vehículos, a los efectos de prevenir ese otro 5% de accidentalidad que se produce por el estado en que circula el vehículo en la ciudad de Montevideo. ¡Y bastantes palos nos dieron por eso, señor Presidente! Bastante se cuestionó hasta que, a determinada altura, en ámbitos como el Congreso Nacional de Ediles, Ediles de todo el país nos preguntaban cómo se había instrumentado el sistema de control de los vehículos en Montevideo a los efectos de ir adoptándolo en el resto de los departamentos del país.

En síntesis -para no aburrir, porque me parece que ya se ha debatido bastante-, creo que este proyecto constituye un paso adelante sustancial en materia de tránsito, que es, como se ha dicho, uno de los principales flagelos que el país tiene desde el punto de vista de la seguridad. Creo que damos un paso adelante significativo y que va a ser necesario avanzar en coordinación en los ámbitos nacionales y departamentales para poner en práctica muchas de las medidas que se están impulsando.

Me alegro de que algunos legisladores acompañen este proyecto más allá de posicionamientos partidarios. Entiendo que la mayoría de la oposición se

equivoca en esto -lo digo con el máximo respeto- y me parece que, no el año que viene -porque, como decía, hay que evaluar las transformaciones desde el punto de vista cultural-, pero sí en poco tiempo -en unos años- vamos a comenzar a advertir los beneficios que para todos los uruguayos tendrá la aplicación de esta normativa.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se ha agotado la lista de oradores, pero antes de proseguir debo decir que, como ustedes han escuchado, el señor Diputado Brenta solicita que se adjunten a la versión taquigráfica del día de hoy intervenciones de diferentes Ediles de la sesión del 18 de octubre de 2001 en el seno de la Junta Departamental de Montevideo, en ocasión del "Día sin Accidentes de Tránsito". Para proceder tal como el señor Diputado solicita es necesaria la intervención de la Cámara y, por tanto, debe ponerse a votación.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: yo voy a acompañar gustosísimo la propuesta del señor Diputado Brenta, pero también quiero decir una cosa.

Nuestra Comisión tiene el aporte en este sentido de integrantes de las Juntas Departamentales de todo el país, de integrantes de los equipos de tránsito de todo el país, de integrantes de organizaciones que han venido a hacer su contribución. También tiene críticas de la Comisión Nacional de Tránsito, que se deroga de hecho por esta ley, y el aporte de un trabajo valiosísimo de la Comisión de Tránsito Departamental de Paysandú, gente que trabaja con una seriedad enorme, que ha hecho propuestas muy originales y muy serias y que creo que de alguna manera alguien tendría que tener en cuenta. Yo no conozco el valor del material cuya incorporación se solicitó, no tuve el gusto de leerlo, pero entonces, cuando lea la versión taquigráfica, tendré la oportunidad de conocerlo. De todos modos, quería mencionar estos otros materiales, no proponiendo su incorporación, pero sí diciendo que existen, que están en la Comisión y que sería bueno que fueran tomados en cuenta en la discusión futura sobre el tema.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR BRENTA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BRENTA.- Señor Presidente: quiero aclarar que, desde mi punto de vista, la propuesta de incorporar esto a la versión taquigráfica tenía dos aspectos positivos. Uno de ellos es que recoge el trabajo, creo que muy importante, de legisladores departamentales de todos los partidos. Por tanto, me parecía que era una reivindicación colectiva, pero comprendo lo que el señor Diputado Botana plantea. Como el ánimo fue positivo, voy a pedir que no se someta a votación esto y que no se incorpore a la versión taquigráfica esta documentación. En todo caso, el señor Diputado que quiera conocerla, que la solicite en la Mesa.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado Casás.

SEÑOR CASÁS.- Señor Presidente: no iba a hablar de este tema por una cuestión de seriedad. Yo me encuentro con este proyecto a consideración de la Cámara en mi condición de suplente, sin haberlo estudiado. Sin embargo, siento que debo decir algunas cosas; nunca sé cuándo es el momento de hacerlo porque después de que votamos nos vamos y luego no hay otras instancias.

Hoy no se votaba la interpelación a nadie. Hoy no se votaba la censura a ningún Ministro. Hoy no se ponía en duda la política económica del Gobierno. Hoy no se ponía en duda ninguna de las instancias políticas que hacen a la necesidad de defender, por parte de los partidos, las posturas tomadas. En la mayoría de los casos, hoy los temas que planteamos en la Cámara nos daban una buena oportunidad para encontrar algunos acuerdos que nos permitieran, una vez en la vida, no aprobar un proyecto de ley con cincuenta y dos votos a favor y cuarenta y siete en contra. Hoy quizás hubiese sido una buena instancia.

(Interrupciones)

——Probablemente sean otros números, no importa; yo voy al fondo del tema y no a la percepción numérica. Volvemos a hablar de lo mismo: de las votaciones partidas, de las votaciones quebradas, de la falta de puentes y de la falta de diálogo. Más allá de las coordinaciones que a nivel de delegados de bancada se

hacen entre las distintas fuerzas políticas, a la hora de discutir en este Parlamento esas cosas no ocurren.

(Murmullos)

——Uno siente y lo ve; por suerte, el tono mejoró. En algún momento esto se fue de las manos y uno veía caras crispadas y acusaciones y que, quizás por el cansancio de la hora o por el apasionamiento propio de la política, volvíamos a mirarnos feo, a que alguno hiciera un gesto fuera de lugar o a cuestionar las actitudes de otros parlamentarios; y no defendemos al Parlamento con esto. Creo que en este Período estamos perdiendo un instrumento, obviamente por culpa de todos, o por lo menos de la mayoría. No se trata de buscar cabezas de turco y echar la culpa a otros sectores. Lo cierto es que no estamos tendiendo los puentes para actuar como parlamentarios en la forma que corresponde. Terminamos siendo votantes y a veces nos perdemos el trabajo, más allá de lo que se expone en una Comisión. Marcamos más las diferencias que las similitudes.

(Murmullos)

——Hoy teníamos que considerar temas en los que no veo la urgencia, más allá del problema de fondo en el cual todos coincidimos. Como bien dijo el señor Diputado García, nadie va a entrar en el agravio de pensar que quien no está a favor de este proyecto de ley es porque quiere que de alguna manera la gente se muera en un accidente de tránsito. Lo cierto es que nos estamos perdiendo eso y creo que estamos haciendo un flaco favor a nuestra gestión como parlamentarios.

(Murmullos.- Interrupción del señor Representante Vega Llanes)

——No me está amparando en el uso de la palabra, señor Presidente.

(Campana de orden.- Interrupciones)

——Tal vez el momento no sea el más oportuno para tratar esto y quizás moleste a algún señor Diputado. El tema es que nunca hay un momento oportuno porque después votamos y nos vamos, y otras veces además pasa que en el apasionamiento quedamos debilitados y enfrentados.

(Murmullos.- Campana de orden)

——Me parece que es parte de...

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- El deber de la Mesa es amparar al orador.

Puede continuar el señor Diputado.

SEÑOR CASÁS.- Señor Presidente: no es mi intención ocupar el tiempo.

(Interrupción del señor Representante Vega Llanes)

——Pido disculpas a la Mesa, porque terminamos haciendo aquello a lo que me oponía. Si alguno se molestó, le pido disculpas, pero me parece que esos no son los términos para callar a una persona que tiene derecho a manifestarse. En definitiva, uno está usufructuando la voluntad y la libertad que nos dio el electorado, que nos permite hablar de lo que nos parezca más apropiado. Creo que se está generando el efecto contrario y las actitudes que uno está recogiendo terminan confirmando lo que planteaba. Estamos más preocupados por marcarnos las diferencias que por buscar los puntos que nos unen.

Pido disculpas a la Cámara por si alguno se sintió molesto, pero no era mi intención jugar con los plazos. Habíamos votado una prórroga y pensé que eso estaba corriendo, pero veo que no tenemos clima para plantear este tipo de cosas. Por lo tanto, pido disculpas.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cincuenta y dos en sesenta: AFIRMATIVA.

SEÑOR GALLO IMPERIALE.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR GALLO IMPERIALE.- Señor Presidente: quiero fundar el voto en este momento que para mí es muy especial.

En mis más de cuarenta años de vida profesional, veinte los dediqué a la medicina intensiva y dirigí un centro de tratamiento intensivo. Fueron decenas, centenas los pacientes que tratamos politraumatizados por accidentes de tránsito. Fueron muchísimos los que se murieron; fueron muchísimas las veces que

tuvimos que abrir las puertas de nuestra unidad para trasmitir a un familiar directo la muerte de un accidentado. Pero hoy para mí es un día muy especial por mi función de legislador, porque durante más de veinte años viví analizando cada uno de los accidentes y sus causas, que muchas veces encontrábamos, pero en definitiva no teníamos posibilidades de actuar sobre ellas. Hoy, 30 de noviembre, esta Cámara está votando esta ley, que podrá tener dificultades, podrá tener inconstitucionalidades, pero lo importante es que hoy en el Uruguay tenemos una ley de tránsito.

Hablo con ese rigor científico que yo aplico, el rigor científico que habla de los hechos exactos. No voy a saber a corto plazo si esta ley realmente es efectiva; lo vamos a saber a mediano y largo plazo. Recién en un quinquenio vamos a poder evaluar los resultados de esta ley. Si estos quinientos que se nos mueren todos los años, dentro de cinco años son la mitad, si eso es así, esta ley que hoy estamos votando va a servir y a mí me producirá la satisfacción personal de haber podido compatibilizar mi experiencia profesional con la posibilidad de levantar la mano en este momento para aprobar una ley muy importante.

20.- Licencias.
Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante Alberto Perdomo, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Raúl Casás.

Del señor Representante Víctor Semproni, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Pablo Naya.

Del señor Representante Homero Viera, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Mario Perrachón.

Del señor Representante Jorge Orrico, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Jorge Zás Fernández.

Del señor Representante Gustavo Guarino, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Eduardo Medeiros.

Del señor Representante Juan C. Souza, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Mario Mesa.

Del señor Representante Guido Machado, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Augusto Cal.

Del señor Representante Germán Cardoso, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Francisco Sanabria.

Del señor Representante Enrique Pintado, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Gustavo Silva.

Del señor Representante Luis Rosadilla, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Heber Bousses.

Del señor Representante Carlos Enciso, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 30 de noviembre de 2006, convocándose al suplente siguiente, señor Luis Machín Perdomo".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y dos en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes y se les invita a pasar a Sala.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por medio de la presente, me dirijo a usted a los efectos de solicitarle uso de licencia por el día 30 de los corrientes, por motivos personales.

Al saludarlo muy atentamente le ruego se sirva convocar a mi suplente respectivo.

ALBERTO PERDOMO
Representante por Canelones".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Alberto Perdomo.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Canelones, Alberto Perdomo.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 20004 del Lema Partido Nacional, señor Raúl Casás.

Sala de la Comisión, 30 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día 30 de noviembre de 2006, por motivos personales.

Sin más, saluda atentamente,

VÍCTOR SEMPRONI
Representante por Canelones".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia, por esta única vez, a ocupar la banca en mi carácter de suplente.

Sin más, saluda atentamente,

Yamandú Orsi".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia, por esta única vez, a ocupar la banca en mi carácter de suplente.

Sin más, saluda atentamente,

Matías Carámbula".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia, por esta única vez, a ocupar la banca en mi carácter de suplente.

Sin más, saluda atentamente,

Antonio Vadell".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Víctor Semproni.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

II) Que por esta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Canelones, Víctor Semproni.

2) Acéptase la negativa presentada, por esta única vez, por los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Pablo Naya.

Sala de la Comisión, 28 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

Por intermedio de esta nota remito a usted el presente pedido de licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre, y solicito que en consecuencia de esto se convoque al respectivo suplente

Sin otro particular, saluda atentamente.

HOMERO VIERA
Representante por Colonia".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Colonia, Homero Viera.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes:

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Colonia, Homero Viera.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Mario Perrachón.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 30 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito a la Cámara que usted preside, licencia el día de la fecha, por asuntos particulares, convocando en tal caso al suplente correspondiente.

JORGE ORRICO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, señor Jorge Orrico.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de

24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y por el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Jorge Orrico.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2121 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio, señor Jorge Zás Fernández.

Sala de la Comisión, 28 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente
De mi mayor consideración:
Por la presente solicito a usted licencia por el día jueves 30 del corriente mes de noviembre.
Motiva la misma razones de índole personal.
Saluda muy atentamente.
GUSTAVO GUARINO
Representante por Cerro Largo".

"Melo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente
De mi mayor consideración:
Por la presente comunico a usted que en esta oportunidad no acepto la convocatoria a la Cámara de Representantes.
Saluda muy atentamente.
Óscar Echevarría.

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente
De mi mayor consideración:
Por la presente comunico a usted que en esta oportunidad me es imposible aceptar la convocatoria realizada por ese Cuerpo legislativo para el día.
Sin otro particular saluda a usted muy atentamente.
Geener Amaral".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Cerro Largo, Gustavo Guarino.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria los suplentes siguientes, señores Óscar Echevarría y Geener Amaral.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales, por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Cerro Largo, Gustavo Guarino.

2) Acéptanse las negativas presentadas por los suplentes siguientes, señores Óscar Echevarría y Geener Amaral.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 738 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Eduardo Medeiros.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.

De mi consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827 solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día 30 de noviembre, por motivos personales.

Sin más, le saluda atentamente,

JUAN C. SOUZA
Representante por Canelones".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.

De mi mayor consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante Juan C. Souza, comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente.

Yamandú Orsi".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.

De mi mayor consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez, a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.

Sin más, saluda atentamente.

Matías Carámbula".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.

De mi mayor consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez, a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.

Sin más, saluda atentamente.

Antonio Vadell".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Juan C. Souza.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell y el señor Pablo Naya integra la Cámara por el día de la fecha.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Canelones, Juan C. Souza.

2) Acéptanse por esta única vez, las renuncias presentadas por los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Mario Mesa.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 30 de noviembre de 2006.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.

De mi mayor consideración.

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por motivos personales por el día de la fecha.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

GUIDO MACHADO
Representante por Rivera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

2) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 292000 del Lema Partido Colorado, señor Augusto Cal.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 30 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Julio Cardozo.
Presente.
De mi consideración:

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, literal c) solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por razones personales, por el día de la fecha.

Sin otro particular le saluda atentamente,

GERMÁN CARDOSO
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Germán Cardoso.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de ésta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Germán Cardoso.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 73 del Lema Partido Colorado, señor Francisco Sanabria.

Sala de la Comisión, 28 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito al Cuerpo que usted preside licencia por el día 30 de noviembre por motivos personales, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Saluda atentamente,

ENRIQUE PINTADO
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente.
De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocado por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por el Representante Nacional Enrique Pintado comunico mi renuncia por esta única vez solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saluda al Sr. Presidente muy atentamente.

Juan Carlos Bengoa".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo

Presente.
De mi mayor consideración:
Habiendo sido convocada por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por el Representante Nacional Enrique Pintado comunico mi renuncia por esta única vez por el día 30 de noviembre, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.
Sin otro particular, saluda al Sr. Presidente muy atentamente.
Eloísa Moreira".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Enrique Pintado.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

II) Que por esta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señor Juan Carlos Bengoa y la señora Eloísa Moreira.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Enrique Pintado.

2) Acéptase, por esta única vez, las denegatorias presentadas por los suplentes siguientes, señor Juan Carlos Bengoa. y señora Eloísa Moreira.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2121 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio-Nueva Mayoría, señor Gustavo Silva.

Sala de la Comisión, 28 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente
De mi mayor consideración:
De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día 30 de noviembre del corriente por encontrarme en el exterior.
Sin más saluda atentamente.
LUIS ROSADILLA
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente
De mi mayor consideración:
De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.
Saludo a usted muy atentamente.
Julio Battistoni".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente
De mi mayor consideración:
De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.
Saludo a usted muy atentamente.
Gonzalo Pessi".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo
Presente
De mi mayor consideración:
De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.
Saludo a usted muy atentamente.
Daniel Montiel".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Luis Rosadilla.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes, señores Julio Battistoni, Gonzalo Pessi y Daniel Montiel, y la señora Beatriz Costa y los señores Hugo Arambillete y Óscar Groba integran la Cámara por el día.30 de noviembre de 2006

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada a su artículo primero por la Ley N° 17.827 de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de la citada.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Luis Rosadilla.

2) Acéptanse las negativas que, por esta vez han presentado los suplentes siguientes, señores Julio Battistoni, Gonzalo Pessi y Daniel Montiel.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Heber Bousses.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

"Montevideo, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente solicito licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre.

Sin otro particular, lo saluda atentamente,

CARLOS ENCISO CHRISTIANSEN
Representante por Florida."

"Florida, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, acepte mi renuncia por esta única vez a la convocatoria que he sido objeto.

Sin más, saluda atentamente,

Daniela Molina."

"Florida, 29 de noviembre de 2006.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Julio Cardozo.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, acepte mi renuncia por esta única vez a la convocatoria que he sido objeto.

Sin más, saluda atentamente,

Nelson Pérez".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Florida, Carlos Enciso Christiansen.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 30 de noviembre de 2006.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que fueron objeto los suplentes siguientes, señora Daniela Molina Ruiz y señor Nelson Pérez Cortelezzi.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 30 de noviembre de 2006, al señor Representante por el departamento de Florida, Carlos Enciso Christiansen.

2) Acéptanse las negativas que, por esta única vez, presentan los suplentes siguientes, señora Daniela Molina Ruiz y señor Nelson Pérez Cortelezzi.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 30 de noviembre de 2006, al suplente correspondiente si-

guiente de la Hoja de Votación N° 6262 del Lema Partido Nacional, señor Luis Machín Perdomo.

Sala de la Comisión, 29 de noviembre de 2006.

NORA GAUTHIER, RAÚL CASÁS, PABLO NAYA".

21.- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación).

——Continúa la consideración del asunto en debate.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: solicito a la Mesa que se vote en bloque lo relativo a la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial y luego adoptemos el otro procedimiento que en su momento determinamos, es decir, por artículos, suprimiéndose la lectura.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Obra en conocimiento de la Cámara que este asunto llegó con dos informes en minoría, es decir, con igualdad de firmas. De acuerdo con el Reglamento, la Cámara deberá resolver cuál tomará como base para la discusión particular.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Me permite, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: está claro lo que plantea la Mesa y solicitaría que se pasen a votar ambos. Pediría que fuera por el orden planteado, pero no hago cuestión, porque lo importante es votar y luego retomar la forma de trabajo que habíamos planteado en la coordinación.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Léase el artículo 134 del Reglamento de la Cámara.

(Se lee:)

"[...] Al solo efecto de la ordenación del expediente, cuando los informes discrepantes tengan igualdad de firmas el Presidente de la Comisión o el Vicepresidente, en su caso, indicarán el que será colocado en primer término.- La Cámara resolverá, en el momento oportuno, cuál de ellos tomará como base para la discusión particular".

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Me permite, señor Presidente?

Solicito que se vote el proyecto que presentó esta fuerza política.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- En discusión lo propuesto por el señor Diputado Domínguez.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo 1° del proyecto, cuyo texto figura en el Anexo I al Repartido N° 685.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: me remito al informe presentado en la discusión general.

Solicito que se suprima la lectura y que se voten en bloque todos los artículos.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: tengo necesidad de dejar una constancia con relación a dos o tres artículos, rápidamente.

Obviamente, apoyo la idea de votar en bloque todos los artículos del proyecto, de modo de agilitar la votación, así como para el segundo proyecto hemos acordado votar en bloques para avanzar rápidamente.

No vamos a hacer un segundo informe, puesto que ya lo hice en la discusión general. Sencillamente, señor Presidente, quisiera reafirmar algunos conceptos.

El primero está referido al artículo 2° del proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- La Mesa aclara que estamos en la discusión particular del primer proyecto.

SEÑOR BOTANA.- Del primer proyecto en particular voy a hacer algún comentario sobre ciertos artículos y luego los votaremos todos en bloque.

(Interrupciones)

——Solicito el desglose de los artículos 2°, 5°, 6° y 9°; voy a hacer consideraciones acerca de todos ellos en conjunto.

(¡Muy bien!)

SEÑORA CHARLONE.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA CHARLONE.- Señor Presidente: si no entendí mal, la Cámara votó qué proyecto se iba a considerar primero, pero me parece que se omitió la votación del pasaje a la discusión particular, luego de lo cual correspondería solicitar los desgloses. Si no me distraje, me parece que faltó votar el pasaje a la discusión particular.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- La votación del pase a la discusión particular fue de cincuenta y dos en sesenta; la confusión se da porque a posteriori la Cámara tuvo que determinar cuál de los dos proyectos debía analizar.

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, correspondería votar en bloque los artículos 1°, 3°, 4°, 7°, 8° y 10.

SEÑOR GARCÍA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR GARCÍA.- Señor Presidente: comparto la misma inquietud que la señora Diputada Charlone. Me parece que por seguridad jurídica debemos saber de qué proyecto votamos el pasaje a la discusión particular. Votamos el pasaje a la discusión particular de dos proyectos que son diferentes. Creo que por la seguridad de los actos que estamos llevando adelante -la Mesa deberá asesorarnos- hay que tener claro que el pasaje a la discusión particular es acerca de un proyecto específico. Debe quedar claro cuál es, porque se están informando dos proyectos. Si a la Mesa le queda claro, al Cuerpo le queda claro.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Para tranquilidad del señor Diputado García, la Mesa informa que el proyecto que se ha votado es uno solo.

SEÑOR BOTANA.- ¡Que se rectifique la votación por seguridad jurídica, para que nadie dude!

VARIOS SEÑORES REPRESENTANTES.- ¡Que se rectifique la votación!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- No se puede rectificar la votación; se podría reconsiderar.

SEÑOR PEREYRA.- ¡Que se reconsidere!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- En ese caso, tenemos que llevar adelante todo el proceso nuevamente.

SEÑOR PEREYRA.- Retiro la moción.

(Hilaridad)

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- La Mesa aclara que la votación del pasaje a la discusión particular fue de cincuenta y dos en sesenta y, luego, aplicando el artículo 134 del Reglamento -que fue leído en Cámara-, se votó cuál de los dos proyectos, que venían en igualdad de condiciones, con informes en minoría y la misma cantidad de firmas, debía considerar la Cámara en primer término. Esa votación fue de cincuenta y siete en cincuenta y siete. Esos fueron los pasos.

Ahora, lo que corresponde hacer a la Cámara es lo que estamos haciendo, es decir, considerar y votar el proyecto que se determinó que fuera tomado como base para la discusión particular, que es el que envió el Poder Ejecutivo en segunda instancia.

Reiteramos que se trata del proyecto que figura en el Anexo I al Repartido N° 685, de octubre de 2006.

Se va a votar si se suprime la lectura de todos los artículos y se votan en bloque los artículos que no han sido desglosados.

(Se vota)

——Cincuenta y seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión los artículos 1°, 3°, 4°, 7°, 8° y 10.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 2°.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: voy a hacer consideraciones sobre los artículos 2°, 5°, 6° y 9°, en ese orden, de modo de que se puedan votar en bloque.

Con respecto al artículo 2°, tenemos opinión de los juristas Augusto Durán Martínez, Martín Risso Ferrand y Daniel Hugo Martins acerca de la inconstitucionalidad que el artículo tiene por cuanto ubica este órgano dentro de la Presidencia de la República, que es de competencia cerrada; es decir, a la Presidencia de la República no se le puede atribuir más funciones de las que le otorga la Constitución de la República. Los tres se pronuncian en ese sentido.

Sobre el artículo 5°, en él se establece que compete a la UNASEV la regulación y el control de las actividades de tránsito. La actividad regulatoria implica dictar actos jurídicos generales y eso compete al propio Poder Ejecutivo y nunca a un organismo desconcentrado.

Sobre los demás artículos ya opinamos.

La competencia la estamos votando en contra, no por una lesión a ningún derecho, sino simplemente por conveniencia, porque creemos que el organismo que se cree debería poder ejecutar algunas cosas.

Lo mismo ocurre con los recursos, señor Presidente, porque los recursos previstos son simplemente los que la circunstancia presupuestal le asigne y no se prevén recursos con autonomía de la voluntad política.

Es eso lo que quería decir, señor Presidente. Por lo tanto, si nadie tiene nada más para decir, propongo que se pase a votar.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: estaba notando que en el proyecto de ley realmente hay una equivocación. Tiene razón el señor Diputado Botana: no puede funcionar en la órbita de la Presidencia de la República porque es un ámbito cerrado. Figuraba bien en el proyecto de ley del 20 de junio de 2006; allí claramente se menciona al Poder Ejecutivo. Creo que habría que hacer una sustitución en ese sentido, porque realmente debería funcionar en la órbita del Poder Ejecutivo y no en la de la Presidencia.

Por lo tanto, solicito que en lugar de la expresión: "de la Presidencia de la República", se establezca "del Poder Ejecutivo". Por supuesto que esta modificación no enmienda el enfoque diferente, pero admito que el error existe; esto no cambia el planteo político que hace el señor Diputado Botana.

Entiendo que hay una equivocación en la letra del artículo 2° del proyecto de ley cuando se hace referencia a que la UNASEV actuará en la órbita de Presidencia. No es así; debe decir: "actuará en la órbita del Poder Ejecutivo".

Gracias.

22.- Intermedio.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR YANES.- Solicito un intermedio por el término de un minuto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

La Cámara pasa a intermedio.

(Es la hora 0 y 16 del día 30)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 0 y 23 del día 30)

23.- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (Creación).

——Prosigue la consideración del asunto en debate.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: se ha producido ese fenómeno muy particular llamado "choque de bibliotecas", por no decir que tuve que poner marcha atrás y que mantendremos nuestro planteamiento de que este organismo puede funcionar en la órbita de la Presidencia de la República.

Esa es la interpretación de nuestros compañeros asesores con los que estamos trabajando en este tema.

Esta es nuestra posición.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 2° tal como figura en el proyecto del Anexo I al Repartido N° 685.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 5°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 6°.

Este artículo tiene un sustitutivo en el literal G). La Mesa propone votar primero el artículo tal como figura en el proyecto que hemos adoptado como base para la discusión, con excepción del literal G).

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y nueve en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el literal G) tal como figura en el proyecto adoptado como base para la discusión.

(Se vota)

——Cero en cincuenta y nueve: NEGATIVA. Unanimidad.

Léase el sustitutivo del literal G) del artículo 6° presentado por los señores Diputados Domínguez y Fernández.

(Se lee:)

"Supervisar el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994, el que deberá operar interconectado con el Registro Nacional de Vehículos Automotores dependiente de la Dirección General de Registros, con el objeto de unificar la información, sin perjuicio de sus funciones específicas".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y nueve en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 9°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y nueve en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y cinco en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"**Artículo 1º.-** (Unidad Nacional de Seguridad Vial).- Créase como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

La UNASEV se vinculará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 2º.- A los efectos de su funcionamiento, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) actuará en la órbita de la Presidencia de la República y tendrá autonomía técnica, pudiendo comunicarse directamente con los entes autónomos, servicios descentralizados y demás órganos del Estado.

El funcionamiento de la UNASEV se ajustará a lo que disponga el reglamento que ella dicte, el cual contendrá como mínimo el régimen de convocatoria de sus miembros, así como los regímenes de deliberación, votación y de adopción de resoluciones.

Artículo 3º.- (Comisión Directiva).- La Unidad Nacional de Seguridad Vial estará dirigida por una Comisión Directiva integrada por tres miembros designados por el Presidente de la República actuando con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, entre personas que por sus antecedentes personales y profesionales, y conocimientos en la materia, aseguren independencia de criterios, eficiencia, eficacia, objetividad e imparcialidad en sus funciones.

Sus miembros durarán cinco años en ejercicio de sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados únicamente por un nuevo período consecutivo.

El Presidente tendrá la representación del órgano y será designado por acuerdo entre los integrantes de la Comisión Directiva, en su primera reunión ordinaria.

Artículo 4º.- Los miembros de la Comisión Directiva de la Unidad Nacional de Seguridad Vial podrán ser cesados en sus cargos por el Presidente de la República actuando con el Consejo de Ministros.

Artículo 5º.- (Objetivos).- Son objetivos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, conforme a los siguientes criterios:

A) Promover a uniformizar y homogeneizar las normas generales de tránsito, para la creación de una política nacional de seguridad vial.

B) Promover pautas y recomendaciones para una óptima regulación del tránsito y para la correcta aplicación de la presente ley.

C) Coordinar con organismos oficiales y privados de los sistemas formales y no formales de la educación, la aplicación de programas educativos en materia de tránsito y seguridad vial; evaluar los resultados de esa aplicación; y asesorar y participar en la capacitación y educación para el correcto uso de la vía pública.

D) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a éstos y propiciar la utilización de las estadísticas para ser aplicados a la elaboración o actualización de la normativa relativa al tránsito y la seguridad vial.

Artículo 6º.- (Competencia).- La Unidad Nacional de Seguridad Vial tendrá competencia para:

A) Asesorar en materia de tránsito a todas las personas públicas o privadas.

B) Contribuir a la unificación de criterios a nivel nacional en materia de seguridad vial y ordenamiento del tránsito.

C) Estudiar, proyectar y promover programas de acción aconsejando al Poder Ejecutivo las medidas necesarias para combatir la siniestralidad en las vías de tránsito.

D) Sugerir y ejecutar pautas de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública en coordinación con los organismos oficiales y privados.

E) Coordinar las tareas que cumplen las entidades dedicadas a preservar la salud y seguridad públicas en el uso de las vías de tránsito de todo el territorio nacional, participando en esas actividades.

F) Contribuir al adiestramiento de los cuerpos técnicos de fiscalización, nacionales y departamentales, de los organismos competentes en materia de tránsito y seguridad vial.

G) Supervisar el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994, el que deberá operar interconectado con el Registro Nacional de Vehículos Automotores dependiente de la Dirección General de Registros, con el objeto de unificar la información, sin perjuicio de sus funciones específicas.

H) Supervisar el Registro Obligatorio de Fallecidos y Lesionados como consecuencia de accidentes de tránsito, creado por el Decreto Nº 173/002, de 14 de mayo de 2002, como sistema nacional único de relevamiento de información sobre los accidentes de tránsito y los aspectos de interés referidos a éstos, con sujeción a las normas internacionales de la Organización Mundial de la Salud en materia de lesio-

nes, determinando la forma de procesamiento y utilización de los datos.

I) Propiciar el intercambio de información, así como la comunicación y el relacionamiento directo con los organismos nacionales e internacionales especializados en materia de tránsito y seguridad vial, y el adiestramiento de los respectivos cuerpos técnicos.

J) Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial.

K) Administrar los fondos presupuestales y extrapresupuestales que se le asignen con el fin de atender sus cometidos.

L) Supervisar la aplicación uniforme y rigurosa de las normas y procedimientos de señalización vial establecidas por el Manual Interamericano de Dispositivos de Control del Tránsito de Calles y Carreteras, formulando las observaciones, recomendaciones y directivas pertinentes.

M) Promover, apoyar y coordinar la formación de Unidades Departamentales de Apoyo a la Seguridad Vial, las que estarán conformadas por personas y autoridades públicas, entidades sociales, culturales y empresariales de los departamentos. Sus funciones y cometidos serán establecidos por la reglamentación que se dicte al respecto.

N) Celebrar acuerdos, contratos, convenios y alianzas estratégicas bilaterales o multilaterales para el cumplimiento de sus cometidos con personas o instituciones públicas y privadas, nacionales, extranjeras e internacionales.

Artículo 7º.- (Órganos Asesores).- Es también competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial: Constituir Cámaras Asesoras con carácter permanente o transitorio, que tendrán carácter técnico y se integrarán con especialistas en las diversas disciplinas relativas al tránsito y a la seguridad vial, así como con representantes de organismos públicos, y personas jurídicas y privadas.

Artículo 8º.- (Atribuciones y competencias).- El Poder Ejecutivo, actuando en Consejo de Ministros, y en uso de las facultades que le confiere el artículo 174 de la Constitución de la República, reglamentará los demás aspectos relativos al funcionamiento de la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 9º.- (Recursos).- Constituirán recursos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial las asignaciones presupuestales que le fijen las leyes, los frutos civiles y naturales de los bienes que le pertenezcan, los bienes que reciba por testamento, donación o cualquier otra contribución, los préstamos que obtenga y el producto de los tributos que la ley destine a la misma.

Artículo 10.- (Derogaciones).- Derógase el Titulo I de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994".

24.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Normas).

——Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Normas)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº686

"PODER EJECUTIVO

Montevideo, 20 de junio de 2006.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto proyecto de ley Marco de Tránsito, con el cual se pretende sancionar una ley que determine el marco general en materia de tránsito y seguridad vial, estableciendo normas generales de tránsito, como el conjunto de reglas y principios básicos a los cuales deberán ajustarse todos y cada uno de los órganos competentes en la materia, constituyendo la base a partir de la cual se establecerán las normas reglamentarias necesarias para dar uniformidad e igualdad de trato a todos los actores de la circulación vial del país.

Las soluciones que se proponen fueron redactadas por profesionales asesores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, habiéndose sometido las mismas a la opinión de los miembros de la actual Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito, en la cual está representada la mayoría de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales vinculadas al tema.

La fuente principal utilizada para la elaboración del texto que se propone, es el Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial del Mercosur, aprobado por Resolución del GMC Nº 8/92 e internalizado por Decreto Nº 7/998, así como un proyecto elaborado por la Comisión ya citada en el año 2003 y, otras iniciativas que se encuentran en la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes –incluido el proyecto que impulsa el Sindicato Médico del Uruguay-, tratándose de recoger la experiencia acumulada en la materia por las actividades en las que se ha participado.

Las reglas de circulación que se incluyen en el proyecto constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito en todo el territorio nacional, sin perjuicio de que cada Gobierno Departamental adopte las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Las normas de tránsito en vigor en el ámbito departamental podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las que se establecen en la misma.

Resulta de interés señalar –aunque debe ser de conocimiento de los señores legisladores- el vacío legal que existe en el país en materia de tránsito, cuando tenemos legislación de avanzada en muchas materias, lo que nos impone el deber de legislar de una buena vez, de manera de contribuir a una mejor calidad e vida, afrontando el grave problema que constituyen el tránsito hoy día en nuestro país, con los resultados estadísticos sobre muerte e invalidez que arrojan los accidentes de tránsito en todo el territorio nacional, tanto en zonas urbanas como en rutas nacionales.

Es por ello, que se requiere de la atención e inmediata actuación del Parlamento, a fin de abordar el tema y lograr la sanción de una norma que establezca las bases o el marco rector en la materia, la que conjuntamente con la ley que se sancione respecto a las autoridades y las competencias en materia de tránsito y seguridad vial, darán satisfacción a una necesidad impostergable de regular un tema de tanta trascendencia para la vida nacional.

Resulta de fundamental importancia hacer efectiva una legislación y reglamentación básica en la materia, así como el logro de criterios y procedimientos uniformes, subrayándose, por su especial relevancia, el tema de las tasas legales de alcoholemia tolerables para conducir, en cuyo sentido se propone modificar los artículos de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994, estableciendo un índice general menor al vigente, el cual pasa de 0,8 a 0,5 gramos por litro de sangre, recogiendo la tendencia actual de los países que en esta materia han conseguido resultados positivos.

Asimismo se propone hacer obligatoria la actual facultad de realizar distintos exámenes a fin de determinar la real situación del conductor que sufrió un accidente de tránsito, en lo que respecta al nivel de alcohol u otras drogas que hubiera ingerido.

También se pretende dar validez en materia de prueba en asuntos laborales, a las resultancias de los exámenes de control de alcohol en los conductores, de manera de dotar de fundamento a eventuales medidas disciplinarias, incluida la suspensión o el despido con justa causa por razones de notoria mala conducta, al poder considerar como una desviación de conducta grave, la de los conductores a quienes se les compruebe que conducen bajo efecto de alcohol u otras drogas, en niveles no permitidos por la ley.

Agradeciendo desde ya la atención que el Parlamento se digne brindar al presente proyecto de ley y a la trascendencia que encierra el tema del tránsito, saludan a usted y al conjunto de señores legisladores con la mayor consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, JORGE LEPRA, JORGE BRUNI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI.

PROYECTO DE LEY

Declaración de interés

Artículo 1º.- El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2º.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3º.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial por ley, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) La tipificación de los delitos de tránsito y de las infracciones administrativas así como de las sanciones aplicables y medidas cautelares a aplicar, relacionadas con tales fines.

Ámbito espacial de aplicación.

Artículo 4º.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRÁNSITO

Artículo 5º.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá demorarse a un conductor o su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley o, cuando lo dispusieren las autoridades judiciales o administrativas competentes por motivos de interés general.

Artículo 6º.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7º.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8º.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

Artículo 9º.- Principio de aplicación prioritaria.

En los procesos judiciales civiles o penales motivados por hechos o actos de tránsito se aplicarán las normas y principios contenidos en la presente ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia.

Artículo 10.- Principio de causalidad.

La comisión de infracciones a las normas o principios de la ley no determina necesariamente la existencia de responsabilidad civil o penal del infractor, si no media relación de causa a efecto entre la infracción y el daño producido con la misma.

TÉRMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 11.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo I al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes a la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 12.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 13.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 14.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 15.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Artículo 16.- De la circulación vehicular.

1: En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

A.- Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

B.- Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2: En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3: En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4: Se prohibe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5: La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6: El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7: Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8: Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulan en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9: Se prohibe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 17.- De las velocidades.

1: El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y, el volumen de tránsito.

2: En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3: No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 18.- De los adelantamientos.

1: Se prohibe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2: El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A.- Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

B.- Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C.- Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D.- Que efectúe las señales reglamentarias.

3: El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4: En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5: El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A.- La señalización así lo determine.

B.- Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C.- Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D.- Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E.- Se aproximen a un paso de peatones.

6: En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohibe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7: En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8: No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9: En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A.- El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B.- Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 19.- De las preferencias de paso.

1: Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2: Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3: Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4: En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos “PARE” y “CEDA EL PASO” no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5: El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6: El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7: Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8: Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9: Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 20.- De los giros.

1: Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2: El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aún en los lugares permitidos cuando constituye un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3: Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4: Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5: Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6: Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

A.- Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

B.- Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7: Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 21.- Del estacionamiento.

1: En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2: Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos.

En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3: Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4: Fuera de zonas urbanas, se prohibe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 22.- De los cruces de Vías Férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y solo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 23.- Del transporte de cargas.

1: La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas.

En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2: En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

A.- En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B.- En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

C: El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 24.- De los peatones.

1: Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2: Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3: En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4: Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más

rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 25.- De las Perturbaciones del Tránsito.

1: Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2: Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3: La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4: La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales y/o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 26.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 27.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 28.- De las Habilitaciones para conducir.

1: Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2: La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3: Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A.- Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B.- Un examen teórico de las normas de tránsito.

C.- Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4: La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5: Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A.- El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B.- El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo.

6: La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7: Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 29.- De la suspensión de las Habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de

inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones.

LOS VEHÍCULOS

Artículo 30.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1: Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2: Todo vehículo deberá estar registrado en el RUCVII creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3: El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

A.- Número de registro o placa.

B.- Identificación del propietario.

C.- Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4: Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 31.- De los diferentes elementos.

1: Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

A.- Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

B.- Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

C.- Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D.- Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E.- Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F.- Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G.- Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H.- Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I.- Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J.- Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K.- Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L.- Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M.- Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.

N.- Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B, D, L y M, además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

Ñ.- Cinturones de seguridad.

2: En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A.- Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B.- La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C.- El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D.- El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3: Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4: Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5: Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 43.

6: El uso de la bocina está en general prohibido. Solo se permite usarla justificadamente a fin de evitar accidentes.

7: Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8: Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

SEÑALIZACIÓN VIAL

Artículo 32.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1: El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A.- El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B.- Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C.- Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D.- Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2: En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3: La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4: Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley Nº 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5: Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6: Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7: Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8: Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9: Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10: Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11: Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 33.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A.- De reglamentación.- Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B.- De advertencia.- Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C.- De información.- Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 34.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A.- Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B.- Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C.- Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D.- Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E.- Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F.- Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G.- Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 35.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 36.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 37.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 38.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A.- Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B.- Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 39.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 40.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 41.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A.- Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B.- En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C.- Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D.- Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E.- Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 42.- En accidentes en los que resulten lesionados, muertos o daños materiales, serán aplicados los procedimientos civiles y penales vigentes en el país.

Artículo 43.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito nacionales, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre.

Artículo 44.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a 0,5 gramos (cinco decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 45.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 U.R. (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A, B, C y D del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 46.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así co-

mo los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre, siempre que se encuentren en el desempeño de su función profesional, y/o conduciendo un vehículo de la categoría para la cual se les otorgó la licencia, salvo prueba en contrario y, sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 43.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 47.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

En caso de accidentes sin víctimas personales aparentes, la realización de dichos exámenes será facultativa.

A tales efectos, se recurrirá a la prueba de espirometría, la que podrá ser ratificada por exámenes de sangre, orina u otros exámenes clínicos o paraclínicos.

Artículo 48.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 49.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 50.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 51.- Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil, penal y/o laboral.

Artículo 52.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

DELITOS, INFRACCIONES Y SANCIONES

DELITOS DE TRÁNSITO

Artículo 53.- Conducción de vehículos alterada por influencia de drogas psicoactivas.

El que, comandando un vehículo automotor o de tracción animal de cualquier género, especie, uso o destino, se encontrare en las vías objeto de este Código en estado de alteración producida por drogas psicoactivas, incluido el alcohol etílico (etanol), será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un tiempo de uno a cinco años.

En el caso de sometimiento a proceso por delito referido, de oficio se dispondrá preventivamente la suspensión de la licencia de conducir.

Artículo 54.- Conducción temeraria.

El que, en las vías de tránsito, condujere un vehículo automotor de cualquier género, especie, uso o destino, con manifiesta temeridad, esto es, violando ostensiblemente las normas básicas de seguridad vial, de manera de poner en peligro real o potencial la vida y la integridad de las personas, será castigado con la pena de seis meses de prisión a tres años de penitenciaría, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un plazo de uno a cinco años.

Artículo 55.- Atentado contra el sistema de señalización vial.

1. El que, por cualquier medio o procedimiento, destruya, modifique, altere, oculte, dañe, cambie de lugar, apague, remueva o suprima una señal o baliza vial de cualquier tipo o naturaleza establecida por esta ley, sean las dispuestas por las autoridades del tránsito o las colocadas

en la vía por los particulares en los casos que les corresponde, será castigado con una pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría y una sanción pecuniaria de hasta 500 UR (quinientas unidades reajustables).

2. Iguales penas se aplicarán al que, sin autorización previa de la autoridad competente o de las disposiciones de la presente ley, coloque en la vía de tránsito cualquier tipo de señal o baliza, perteneciente al sistema oficial o no, que tenga por objeto desviar, obstaculizar, perturbar, detener, impedir o poner en peligro la libre y segura circulación vial de un flujo de tránsito o de algún usuario en particular.

Artículo 56.- Alteración dolosa de la escena del siniestro.

El que, con posterioridad a la ocurrencia de un siniestro de tránsito grave y sin motivo que lo justifique, movilice los vehículos involucrados o los cuerpos de las víctimas o modifique, oculte o destruya elementos o despojos del mismo con el propósito de disimular o atenuar su propia responsabilidad o la de un tercero, será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente la privación del privilegio de conducir por el período de uno a tres años según las circunstancias del caso, y una multa de 1000 U.R. (mil unidades reajustables), sin perjuicio de las demás responsabilidades que le pudieran corresponder.

Artículo 57.- Medidas sobre el automotor y comunicaciones.

1. Sin perjuicio de las medidas cautelares o definitivas que correspondan en la vía administrativa, el Juez competente, incluso antes de recaer el primer auto, dictará de oficio las providencias que, conforme a las circunstancias, estime pertinentes respecto al vehículo automotor mediante el que se cometió el presunto delito.

2. A sus efectos, los Jueces comunicarán al Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones (RUCVII), de oficio en forma inmediata y pormenorizada los procesamientos, condenas, sustituciones de pena y sobreseimientos que recaigan por consecuencia de los delitos anteriores y, de la misma forma, el citado Registro remitirá a los Jueces toda información que estos le soliciten.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRÁNSITO

Artículo 58.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 59.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 60.- A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:

   a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

   b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

   c) Conducir con exceso de velocidad.

   d) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

   e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

   f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

   g) Darse a la fuga.

   h) Cruzar con la luz roja.

   i) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública.

Artículo 61.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 62.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la

circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 63.- Las infracciones y sanciones a las disposiciones de la presente ley, no excluyen las responsabilidades civiles y penales a que hubiere lugar, según lo previsto en las leyes sobre la materia.

Montevideo, 20 de junio de 2006.

VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, JORGE LEPRA, JORGE BRUNI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI.

A N E X O I

DEFINICIONES

VÍA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATÓN: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHÍCULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCIÓN: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACIÓN: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero solo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Órgano nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

Montevideo, 20 de junio de 2006.

VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, JORGE LEPRA, JORGE BRUNI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI".

Anexo I al

Rep. N°686

"PODER EJECUTIVO

Montevideo, 20 de octubre de 2006.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto proyecto de ley de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional, modificativo del remitido con fecha 20 de junio del presente año y que actualmente se encuentra siendo considerado por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

Saludamos al señor Presidente de la Asamblea General reiterando las seguridades de nuestra más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE BROVETTO, MARTÍN PONCE DE LEÓN, EDUARDO BONOMI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI.

PROYECTO DE LEY

Declaración de Orden Público

Artículo 1º.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2º.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3º.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial por ley, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) La tipificación de los delitos de tránsito y de las infracciones administrativas así como de las sanciones aplicables y medidas cautelares a aplicar, relacionadas con tales fines.

Ámbito espacial de aplicación

Artículo 4º.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRÁNSITO

Artículo 5º.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá demorarse a un conductor o su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley o, cuando lo dispusieren las autoridades judiciales o administrativas competentes por motivos de interés general.

Artículo 6º.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7º.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8º.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TÉRMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9º.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo I al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les

atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

   A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

   B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohibe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y, el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohibe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos “PARE” y “CEDA EL PASO” no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la mar-

cha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aún en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

   A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

   B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de Vías Férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y solo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

   A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las Perturbaciones del Tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales y/o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las Habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las Habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones.

LOS VEHÍCULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el RUCVII creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

A) Número de registro o placa.

B) Identificación del propietario.

C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B, D, L y M, además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 43.

6) El uso de la bocina está en general prohibido. Solo se permite usarla justificadamente a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los conductores de bicicletas y motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º).

SEÑALIZACIÓN VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley Nº 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación.- Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia.- Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información.- Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito nacionales, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 U.R. (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A, B, C y D del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

En caso de accidentes sin víctimas personales aparentes, la realización de dichos exámenes será facultativa.

A tales efectos, se recurrirá a la prueba de espirometría, la que podrá ser ratificada por exámenes de sangre, orina u otros exámenes clínicos o paraclínicos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil, penal y/o laboral.

Artículo 53.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

DELITOS, INFRACCIONES Y SANCIONES

DELITOS DE TRÁNSITO

Artículo 54.- Conducción de vehículos alterada por influencia de drogas psicoactivas.

El que, comandando un vehículo automotor o de tracción animal de cualquier género, especie, uso o destino, se encontrare dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), en estado de altera-

ción producida por drogas psicoactivas, incluido el alcohol etílico (etanol), será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un tiempo de uno a cinco años.

En el caso de sometimiento a proceso por delito referido, de oficio se dispondrá preventivamente la suspensión de la licencia de conducir.

A los efectos de la norma penal contenida en este artículo, la autoridad competente, reglamentará con respecto al alcance y características de "estados de alteración" y "drogas psicoactivas".

Artículo 55.- Conducción temeraria.

El que, en las vías de tránsito, condujere un vehículo automotor de cualquier género, especie, uso o destino, con manifiesta temeridad, esto es, violando ostensiblemente las normas básicas de seguridad vial, de manera de poner en peligro real o potencial la vida y la integridad de las personas, será castigado con la pena de seis meses de prisión a tres años de penitenciaría, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un plazo de uno a cinco años.

Artículo 56.- Atentado contra el sistema de señalización vial.

1. El que, por cualquier medio o procedimiento, destruya, modifique, altere, oculte, dañe, cambie de lugar, apague, remueva o suprima una señal o baliza vial de cualquier tipo o naturaleza establecida por esta ley, sean las dispuestas por las autoridades del tránsito o las colocadas en la vía por los particulares en los casos que les corresponde, será castigado con una pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría y una sanción pecuniaria de hasta 500 UR (quinientas unidades reajustables).

2. Iguales penas se aplicarán al que, sin autorización previa de la autoridad competente o de las disposiciones de la presente ley, coloque en la vía de tránsito cualquier tipo de señal o baliza, perteneciente al sistema oficial o no, que tenga por objeto desviar, obstaculizar, perturbar, detener, impedir o poner en peligro la libre y segura circulación vial de un flujo de tránsito o de algún usuario en particular.

Artículo 57.- Alteración dolosa de la escena del siniestro.

El que, con posterioridad a la ocurrencia de un siniestro de tránsito grave y sin motivo que lo justifique, movilice los vehículos involucrados o los cuerpos de las víctimas o modifique, oculte o destruya elementos o despojos del mismo con el propósito de disimular o atenuar su propia responsabilidad o la de un tercero, será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente la privación del privilegio de conducir por el período de uno a tres años según las circunstancias del caso, y una multa de 1000 UR (mil unidades reajustables), sin perjuicio de las demás responsabilidades que le pudieran corresponder.

Artículo 58.- Medidas sobre el automotor y comunicaciones.

1. Sin perjuicio de las medidas cautelares o definitivas que correspondan en la vía administrativa, el Juez competente, incluso antes de recaer el primer auto, dictará de oficio las providencias que, conforme a las circunstancias, estime pertinentes respecto al vehículo automotor mediante el que se cometió el presunto delito.

2. A sus efectos, los Jueces comunicarán al Registro Único Nacional de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones (RUCVII), de oficio en forma inmediata y pormenorizada los procesamientos, condenas, sustituciones de pena y sobreseimientos que recaigan por consecuencia de los delitos anteriores y, de la misma forma, el citado Registro remitirá a los Jueces toda información que estos le soliciten.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRÁNSITO

Artículo 59.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 60.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 61.- A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:

   a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

c) Conducir con exceso de velocidad.

d) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

g) Darse a la fuga.

h) Cruzar con la luz roja.

i) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública.

Artículo 62.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 63.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 64.- (Derogaciones) - Deróganse el artículo 284 de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título de VII de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

A N E X O I

DEFINICIONES

VÍA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATÓN: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHÍCULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCIÓN: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACIÓN: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero solo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Órgano nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

Montevideo, 20 de octubre de 2006.

VÍCTOR ROSSI, JOSÉ E. DÍAZ, REINALDO GARGANO, DANILO ASTORI, AZUCENA BERRUTTI, JORGE

BROVETTO, MARTÍN PONCE DE LEÓN, EDUARDO BONOMI, MARÍA J. MUÑOZ, JOSÉ MUJICA, HÉCTOR LESCANO, MARIANO ARANA, MARINA ARISMENDI".

Anexo II al
Rep. Nº686

"CÁMARA DE REPRESENTANTES

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

INFORME EN MINORÍA

Señores Representantes:

Se presenta a consideración de la Cámara de Representantes un proyecto de ley que es una cara aspiración de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, el que establece las normas de tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.

Desde la legislatura anterior hemos trabajado incansablemente en esta asesora buscando una solución legislativa al problema del tránsito y la seguridad vial, a sus terribles consecuencias en términos de pérdidas materiales y humanas para nuestra sociedad.

Los proyectos que se ponen hoy a consideración de esta Cámara, refieren ambos a la misma problemática, pero esta Comisión entendió conveniente separar la parte institucional de la normativa. Con este temperamento, se realizó el tratamiento de los dos textos, uno referido a la creación de un organismo en la esfera del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) y el otro que contiene normas relativas al tránsito y la seguridad vial, aplicables en todo el territorio nacional.

La consideración de dos textos diferentes no significa que se trate de dos problemas distintos, por el contrario, siempre entendimos que ambos textos eran complementarios, sólo por razones metodológicas se resolvió encarar el trabajo de esa manera.

Es necesario hacer un poco de historia con respecto a la concreción de los proyectos que nos ocupan. La misma es muy rica en aportes, trabajo, dedicación por parte de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, del Ministerio correspondiente de la administración anterior y de varias instituciones que, necesariamente, debemos mencionar aún pecando de omitir la mención de alguna de ellas por involuntarios errores de memoria.

En este proceso, que comenzó en la legislatura pasada, participaron además de la Comisión y el Ministerio de la época, el Sindicato Médico del Uruguay (SMU), la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN), creada por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994, la Policía Caminera, la Junta Nacional Antidroga, la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), Intendencias Municipales a través de sus Departamentos de Tránsito y Transporte, el Congreso de Intendentes, el Congreso Nacional de Ediles, entre otros. De ese fecundo intercambio de ideas surgió el texto que hoy nos disponemos a sancionar.

El pasado 20 de octubre el Poder Ejecutivo envió el mensaje al Parlamento con el proyecto de ley caratulado "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional. Normas". Este texto es el fruto del trabajo mancomunado del Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y la Sociedad Civil, todos realizaron su aporte, sus sugerencias, sus críticas, hasta que finalmente llegamos a un texto definitivo. En tiempos en que el debate sobre los grandes temas nacionales es puesto a veces en tela de juicio, es importante resaltar que a pesar de diferencias políticas, de diferencias de enfoque en algunos temas, este debate fue franco, abierto a todos los actores y por sobre todo fue, finalmente, fructífero.

Consecuencias en vidas humanas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que el 25% (veinticinco por ciento) de todas las muertes debidas a lesiones son el resultado de daños causados por accidentes de tránsito en calles y carreteras. Según las proyecciones de esta organización, para el año 2020, las lesiones causadas por accidentes de tránsito podrían llegar a ocupar el tercer lugar entre las causas de muerte y discapacidad, superando a enfermedades como la malaria, la tuberculosis y VIH. Por eso hace un momento hablábamos de una pandemia con efectos devastadores.

A nivel regional, hay treinta mil muertos y trescientos mil heridos por accidentes de tránsito por año. El MERCOSUR tiene casi la misma cantidad de muertos por accidentes de tránsito que Europa, a pesar de tener muchos menos habitantes y vehículos. Tomando el indicador de víctimas fatales por cantidad de vehículos, podemos ver que en el MERCOSUR hay diez muertos cada diez mil vehículos, el más alto índice de los países europeos es de Portugal con cuatro muertos cada diez mil vehículos y España tiene tres muertos cada diez mil vehículos.

A nivel internacional, también existe un indicador de accidentalidad con respecto a las personas fallecidas en accidentes de tránsito medido en cantidad de kilómetros. De acuerdo a este indicador, en Estados Unidos hay 0,91 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos por un vehículo, en Alemania hay aproximadamente 1,5 muertos cada cien millones de kilómetros, en Uruguay, en la última evaluación realizada en 1998, había 9,6 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos, como podrán ver, señores legisladores, estamos frente a un problema muy serio.

En nuestro país los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en personas de entre 5 y 34 años, en el que existen más de 500.000 automóviles y una cantidad similar de motos, en el que hay un millón de licencias de conducir, muchas veces otorgadas luego de un examen con mínimas exigencias, por no decir nulas. Promedialmente, dos uruguayos fallecen a diario en accidentes de tránsito y otros cinco quedan con secuelas para el resto de su vida. Los lesionados son más de 20.000 al año, la mitad de los cuales son considerados graves.

Esta realidad, como a todos los uruguayos, nos preocupa enormemente, pero no solamente por las pérdidas humanas y materiales, nos preocupa porque el 95% (noventa y cinco por ciento) de los accidentes de tránsito son ocasionados por errores humanos, es decir por incorrecta aplicación o por inobservancia de las normas de tránsito.

La respuesta a esta problemática debe ser inmediata por parte del Estado, se debe ejercer una acción directa y concreta para enfrentar este problema. Esta acción del Estado involucra a varios actores, institucionales y de la sociedad civil. No es suficiente la existencia de una evolucionada, moderna y completa normativa en materia de tránsito y seguridad vial, si la misma no es aplicada y si esas normas no son respetadas por los ciudadanos.

Las leyes basan su éxito en su eficacia, no en su perfeccionismo técnico-jurídico. El desafío que tenemos por delante es, además de crear buenas normas en materia de tránsito y seguridad vial, hacer que éstas sean eficaces y esa tarea nos compete no sólo a los legisladores, sino a todos los actores sociales. El principal objetivo es cambiar el comportamiento de conductores y peatones para reducir al mínimo posible la incidencia de los errores humanos entre las causas de los accidentes de tránsito.

Consecuencias económicas. Pero volvamos a los datos estadísticos, y en este caso veamos la incidencia que la siniestralidad en el tránsito tiene en nuestra economía. Tomemos como base un estudio realizado en octubre del año 2001 por la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN). La elección no es casual, se trata de un completísimo estudio sobre la incidencia económica de los accidentes de tránsito, en el cual se mide el costo que significan las pérdidas de vida en esos siniestros en términos económicos. Queremos además, a través de la presentación de los datos de este estudio, homenajear a la CONATRAN, que a pesar de tratarse de una Comisión Honoraria, con dificultades para funcionar, realizó un enorme esfuerzo en todos estos años por aportar a la prevención y el control de la siniestralidad en el tránsito.

El estudio toma la edad promedio de las víctimas de accidentes de tránsito, fallecidos y lesionados, y en base a ello establece los costos que ocasionan por pérdida de generación de producto. Además, incorpora los costos de atención médica, pérdidas salariales de las víctimas y sus acompañantes y las pérdidas materiales. Sintetizando, esa estimación de costos da un total de U$S 908.100.000 (novecientos ocho millones cien mil dólares) anuales.

Esta cifra equivale al 4,3% (cuatro con tres por ciento) del Producto Bruto Interno de nuestro país y al 50% (cincuenta por ciento) de lo que produce anualmente el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones.

Nuestro gasto en accidentes de tránsito es superior a los ingresos que el país obtiene anualmente por turismo.

Cada trabajador o empresario uruguayo paga, directa o indirectamente, alrededor del equivalente a U$S 50 (cincuenta dólares) anuales por concepto de costos de los accidentes de tránsito.

Consecuencias Psicológicas. Existen a nivel internacional estudios sobre el impacto psicológico que se produce en las víctimas y sobrevivientes de accidentes de tránsito. En nuestro país no se han desarrollado demasiado esos estudios, pero de acuerdo a los técnicos que hemos consultado se pueden extraer algunas conclusiones. Por ejemplo, de la investigación realizada sobre conductores, las causas más directas de los siniestros pueden atribuirse a ignorancia, impericia, imprudencia, irresponsabilidad, inconsciencia e intolerancia. Por su parte, las consecuencias principales afectan al entorno familiar y al propio individuo y éstas son: asunción de nuevos roles en el núcleo familiar, trastornos de conducta, conse-

cuencias emocionales, escolares, laborales, sociales, etcétera.

Esta reseña estadística, que pretendió abarcar los distintos aspectos de la siniestralidad en el tránsito y sus consecuencias, nos revela la importancia que tiene este tema para nuestra sociedad y nos introduce finalmente en el análisis de los principales aspectos del proyecto de ley que nos proponemos sancionar en la Cámara de Representantes.

La norma puede dividirse en varias partes: Generalidades (artículos 1º a 3º). En el artículo 1º se establece que se trata de una ley de orden público. Doctrinariamente se entiende que una ley es de orden público cuando responde a un interés general, colectivo, por oposición a las cuestiones de orden privado, en las que sólo juega un interés particular. Por eso las leyes de orden público son irrenunciables, imperativas, por el contrario las de orden privado son renunciables, permisivas y confieren a los interesados la posibilidad de apartarse de sus disposiciones y sustituirlas por otras. Concretamente el proyecto habla en sus artículos 1º y 2º de valores tales como "...la vida y la seguridad personal..." y establece entre sus fines el de "...proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos...". Por la naturaleza de los bienes jurídicos tutelados (la vida y la integridad física de los ciudadanos) se justifica la declaración de Orden Público.

Ámbito de aplicación (artículo 4º). Se establece claramente el ámbito espacial de aplicación: "...todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público..." esta solución legal se compadece con el derecho comparado, por ejemplo el caso de Venezuela, cuya ley de tránsito y transporte terrestre es una de las más completas del continente.

Reglas Generales de Circulación (artículos 16 al 33). El proyecto recoge algunas disposiciones relativas al tránsito en materia de circulación de vehículos, velocidades, señalización, conductores, peatones, maniobras que se entiende que por su importancia deben tener rango legislativo.

Entre estas disposiciones deben destacarse las siguientes: Obligatoriedad para todo vehículo automotor de circular con los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente. Estudios internacionales han demostrado a este respecto que las situaciones peligrosas en el tránsito disminuyen alrededor de un 36% (treinta y seis por ciento) con el uso de las luces bajas. Un vehículo es entre 70 y 300 veces más visible con sus reflectores encendidos. Esto demuestra la importancia de esta medida preventiva que se introduce en la ley.

Obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores. En el Reglamento Nacional de Circulación Vial (Decreto 118, de 23 de marzo de 1984) se exigía el cinturón de seguridad como un elemento del vehículo.

Obligatoriedad del uso de señales luminosas para las bicicletas, vehículos a tracción de sangre (carros) y para sus conductores.

Obligatoriedad del uso de casco para los conductores de bicicletas y motocicletas.

Medidas de Prevención y Control (artículos 45 a 53). Cabe destacar en esta parte de la ley lo dispuesto con respecto a la prueba de alcohol y drogas en sangre, en particular la determinación del grado de concentración tolerable (0,3 gramos de alcohol por litro de sangre) compatible con los niveles exigidos a nivel internacional. Esta norma es fundamental si se tiene en cuenta que aproximadamente el 15% (quince por ciento) de los conductores que han protagonizado accidentes de tránsito presentaban niveles superiores a 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, que es el nivel máximo actualmente autorizado.

Delitos, Infracciones y Sanciones (artículos 54 a 64). Se penalizan algunas conductas como la conducción alterada por influencia de drogas psicoactivas, conducción temeraria y alteración dolosa del escenario del siniestro, a título de ejemplo.

Estas normas no sólo apuntan a penalizar a los infractores con penas severas o multas cuantiosas, lo que pretenden fundamentalmente es crear conciencia sobre la gravedad de determinadas conductas en el tránsito y de sus trágicas consecuencias.

En definitiva, la sanción de este proyecto de ley será el primer gran paso para comenzar a enfrentar este mal de la siniestralidad en el tránsito que catalogamos como "pandemia" y que afecta duramente a nuestra sociedad.

La eficacia de esta norma dependerá del control de su aplicación, de la tarea del órgano de control creado por ley y del compromiso de la sociedad toda en asumir con seriedad la realidad del tránsito y la seguridad vial.

Por lo expuesto, solicitamos al Cuerpo la aprobación del mencionado proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ, Miembro Informante, JULIO CÉSAR FERNÁNDEZ.

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

INFORME EN MINORÍA

Señores Representantes:

El Partido Nacional tiene la más alta preocupación por las inconmensurables pérdidas que cada año genera el tránsito vehicular en nuestro país. Ese medio millar de muertos y los miles de lesionados, amén de las pérdidas de índole material, pueden ser medidos por el número de víctimas o por los costos económicos que ello supone, pero nunca pueden ser valorados de este modo. Cada muerte o cada pérdida de capacidades son pérdidas humanas y para eso no existen unidades de medida.

El Partido ha puesto al servicio de la solución de esta cuestión todo el concurso de sus técnicos en materia de tránsito y seguridad vial, sus juristas, la experiencia de los directores y funcionarios del área de tránsito de las intendencias municipales, ediles con intervención en el área, médicos con especialización en el tema, ingenieros de diferentes disciplinas, y pidió, además, asesoramiento a integrantes de la policía técnica, a técnicos de las compañías de seguros, a instituciones no gubernamentales preocupadas por el asunto, y a grupos de ciudadanos que conforman comisiones para entender en el tránsito. La vastedad del asunto, sus múltiples aristas y sus enormes consecuencias así lo ameritaban.

La dimensión del problema se aprecia con facilidad desde esas cifras popularmente conocidas: medio millar de muertes cada año, algunos miles de lesionados de entidad, costos materiales situados en el orden de los U$S 200.000.000 (doscientos millones de dólares) al año y pérdidas medidas en términos de pérdidas de valor agregado, esperado futuro, del orden de los novecientos millones de dólares cada año. Las consideraciones del inicio, sumadas a estas cifras, obligan a construir una batería de soluciones para abatir estos costos. No tenemos derecho a no atender el tema, y tampoco tenemos derecho a equivocarnos. Enmendar cualquier error supone tiempo, y el tiempo cuesta vidas.

La actualidad. Las soluciones que se ofrecen en la actualidad obedecen a la preocupación que las consecuencias de los accidentes desencadenan. No responden a un estudio de situación comprensivo y acabado. No presentan, por tanto, la debida sistematización.

Los municipios han encarado:

A) La creación de normas.

B) La expedición y registro de autorizaciones de conductores y vehículos.

C) Las funciones de contralor y el registro de multas.

D) Los registros automotores.

E) La señalización vial.

F) Las obras de infraestructura vial.

La policía aporta:

A) Contralor en rutas.

B) Seguridad vial en circunstancias de riesgo especial.

C) Dictámenes técnicos en casos de siniestros.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

A) Habilitación y registro de vehículos de transporte de pasajeros y carga.

B) Control de vehículos de pasajeros y carga.

C) Obras de infraestructura vial de circulación nacional.

D) Señalización e iluminación de rutas y caminos de circulación nacional.

El Ministerio de Salud Pública aporta la atención de accidentados en sus centros de todo el país.

El Banco de Seguros del Estado y luego las compañías privadas de seguros han desarrollado formas de determinar culpabilidades y de medir los costos materiales de los accidentes, a la vez que han implantado el control del estado de los vehículos, han incentivado el uso de elementos de seguridad y la buena conducta en la conducción, a través de descuentos en las primas de seguros.

Con responsabilidad, diferentes organismos han encarado actividades con el fin de contribuir a la disminución de las malas consecuencias del tránsito vehicular. No ha sido suficiente. De cualquier modo, los esfuerzos no han sido en vano.

El panorama actual es de desorden normativo, ausencia de regulaciones en algunas áreas, escasa dedicación de los jerarcas de primer nivel con competencia en el área, fallas de contralor, defectos registrales, carencia de recursos, ausencia de compensadores en caso de daño a terceros y escasa base de conciencia por parte de conductores y peatones participantes en la circulación.

Se detecta la convivencia de múltiples legislaciones no uniformes y la ausencia de regulaciones en algunos campos. El Reglamento Nacional de Circulación Vial de 1984 ha constituido un interesante esfuerzo de coordinación. Ha sido adoptado por múltiples comunas, con lo que constituyó un interesante aporte. Su no adopción general y la imposibilidad de actualización permanente por vía legal impidieron una correcta respuesta normativa a los nuevos problemas surgidos.

Los requisitos que deben cumplir las escuelas de conductores y sus planes de enseñanza, las condiciones psico-físicas y de conocimiento que deben cumplir los responsables del contralor del tránsito, la ausencia de sanciones para los que incumplen en el mantenimiento de los registros o que cometen faltas vinculadas a los mismos, como la expedición de licencias a ciudadanos a los que les fue retirada la misma, la no uniformidad en la obligatoriedad de inspección vehicular periódica y la escasa rigidez en los exámenes a conductores, la no aprobación previa de los elementos de seguridad, son algunas de las principales carencias que en materia de regulaciones se observan.

De los jerarcas con competencia en la materia, ninguno puede dedicar a la circulación vial más que una ínfima parte de su tiempo. Los Ministros con competencia parcial en el tema no pueden dedicar más que un centésimo de su tiempo y de sus recursos a las tareas de supervisión, control y diseño de estrategias de prevención. Con los Intendentes pasa en menor medida algo similar. Si bien dedican más horas a esta cuestión, deben concomitantemente resolver temas de igual importancia en los diversos órdenes bajo su competencia. Se reconoce la labor de las Divisiones de Tránsito en los municipios. En resumen, un problema nacional de primer orden sin una jerarquía con alta dedicación a su resolución.

Las fallas en el contralor en alguna medida son consecuencia de ausencias normativas, así como de dudas de criterio y falta de constante dedicación por parte de los jerarcas involucrados. En general, se concentran en ser controles “expost“ y no de previa aplicación, con lo que desaparece su carácter preventivo. Es mejor revisar las condiciones de un vehículo que lamentar las consecuencias de sus fallas. La escasa severidad de las actividades inspectivas resulta ser fuente de inconvenientes, como lo es también la alta dependencia del juicio y la voluntad de la persona que ejerce la función de inspeccionar ante la carencia de registros electrónicos de faltas o fallas no pasibles de manipulación humana.

Las fallas registrales son de actualización, no de carencia de programas informáticos y equipos para desarrollarlos. El país pagó cientos de miles de dólares para obtener las herramientas que permitieran generar y mantener un Registro Único de Conductores, Infractores y Vehículos. No creó paralelamente medidas que compensaran la tarea de los que hacían el esfuerzo del registro y el mantenimiento. Tampoco creó sanciones para aquellos que incurrieran en el riesgo de otorgar licencias a personas a las que les hubiera sido retirada su habilitación, por no cumplir con su obligación del mantenimiento de los registros que permiten la detección oportuna de la falta.

Los recursos que se aplican al contralor de tránsito son mayoritariamente los otorgados por los presupuestos de los diferentes niveles de gobierno, y eventualmente los recaudados por multas aplicadas a los infractores. No existen recursos genuinos ni premios en función de resultados.

No existe aún un **seguro obligatorio** para todos los vehículos y conductores que compense los daños provocados por aquellas situaciones que no se evitaron. Su aprobación traerá aparejada la aplicación de un más estricto contralor del estado de los vehículos.

Lo más importante y grave: una sociedad que ha perdido valores y educación. Que muestra su permanente falta de respeto a la vida propia y ajena queriendo pasar primero, llegar más rápido y no atendiendo los riesgos que la circulación supone.

La solución que se requiere: sus características. El Partido Nacional entiende que la solución a aplicar debe conjugar al menos lo siguiente:

1) La existencia de un organismo con dedicación absoluta al tema de la circulación vial.

2) El otorgamiento de potestades a ese organismo para crear normativa regulatoria.

3) Recursos no dependientes de la voluntad presupuestal. En ausencia de accidentes o graves daños provocados por el tránsito muchas veces se recortan recursos para las tareas de inspección y control, de

allí la importancia de independizar los recursos de la decisión política circunstancial.

4) Ese organismo debe estar institucionalmente ubicado en el ámbito municipal y tener jurisdicción nacional.

5) Se deben establecer normas únicas y generales para los conductores (habilitaciones), para los vehículos (condiciones para su habilitación), para las escuelas de conducción, los inspectores de tránsito, para la circulación, para la señalización. Asimismo, se deberá poner bajo la égida de este organismo toda la actividad del Registro Único de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones y la aprobación de elementos de seguridad.

6) Se deben aplicar recursos a la educación vial y a la creación de conciencia en la materia.

Es impensable que un tema de tanta importancia y complejidad, con crecientes innovaciones técnicas, se pueda solucionar sin una organización que le dedique toda su atención y su tiempo. El número de fallecimientos y lesiones que se producen cada año amerita la creación institucional. Los costos materiales anuales y el lucro cesante provocado justifican económicamente la opción.

El organismo creado debe tener **poder suficiente para reglamentar** la circulación en todo el país. La necesidad de otorgar poderes deviene de la imposibilidad que tiene la ley de acompasar los cambios provocados por la permanente evolución del sector de actividad. Nuevos vehículos, mayores velocidades de circulación, nuevos elementos de seguridad o de control, innovaciones de la ciencia médica, obligan a responder de manera rápida para que la prevención sea eficaz. El legislador siempre tendrá reservada la potestad de legislar para enmendar excesos o malas prácticas. Pero pretender que todo sea regulado por ley, supone el enorme riesgo de la pérdida de actualización y, por lo tanto, la aplicación de medidas no efectivas, o no eficientes, sobrecostos, imprevisiones y soluciones creativas aprovechando los vacíos legales y reglamentarios.

Los recursos deberán tener independencia de la decisión política circunstancial. La experiencia muestra que el tema del tránsito es atendido con recursos cuando se han producido graves accidentes. En otras circunstancias no se le dedican ni dinero ni tiempo. De allí la necesidad de independencia presupuestal. Nuestro Partido sugiere que los recursos estén constituidos por el 10% (diez por ciento) de lo recaudado por concepto del seguro obligatorio por lesiones o muerte, y como contrapartida, la inspección de dicho seguro recaiga en el organismo creado. La medida conseguiría el abaratamiento del seguro en el largo plazo, por cuanto la inversión en contralor es disminutiva del riesgo de accidentes. Este modo de financiamiento es un modo inteligente de asegurar recursos, control de las condiciones de seguridad de los vehículos, control de la circulación y baja en el número y la gravedad de los accidentes. Paralelamente, entendemos del caso diseñar mecanismos de premios a las intendencias y los cuerpos inspectivos que en sus comunidades exhiban bajos niveles de accidentabilidad y una permanente disminución del número de siniestros.

Entendemos que por una cuestión de orden y eficiencia el organismo a cargo debe tener **jurisdicción nacional**, y por razones de efectividad y también por incuestionable legitimidad debe **ubicarse en el ámbito municipal**. Un organismo con jurisdicción nacional ubicado en el ámbito del Congreso Nacional de Intendentes, en uso de la solución institucional prevista en la Constitución de 1996, artículo 262, inciso 5º, sería además de un interesante aporte en materia de desarrollo institucional al proceso descentralizador del Uruguay, una aplicación eficaz para la solución del tema de la inseguridad vial. Sumado a ésto, este camino respeta la legitimidad de la competencia municipal que explicaremos más adelante, y pone al único instrumento institucional con solvencia en la materia y presente en todos los rincones del territorio, al servicio del contralor del tránsito.

Las normas tienen que comprender las condiciones que deben cumplir los diferentes elementos (conductores, vehículos y vías), el ordenamiento que deben seguir, y las condiciones que deben cumplir quienes enseñan y quienes juzgan conductas.

La administración de los registros debe ser de quien es responsable de su mantenimiento, y quien a la vez, es el principal interesado en su utilización.

Finalmente, es necesario invertir recursos en formar conciencia acerca de los riesgos de la circulación vial, los modos correctos de hacerla y fundamentalmente los valores que deben presidir la convivencia de los ciudadanos. La escuela es el principal instrumento para inculcar valores y trasmitir conocimientos. Allí se deben diseñar y ejecutar planes con estos fines. Paralelamente, la inversión en campañas recordatorias de buen diseño resultan contributivas al objetivo de mantener la permanente atención en el tema.

Los municipios: legitimidad y efectividad. Los municipios han elaborado toda la base normativa para reglamentar la circulación vial y han desempeñado las funciones de contralor del cumplimiento de la misma. Cada municipio ha actuado con independencia, pero reconozcámoslo, de manera altamente abarcativa y con singular coherencia entre las normas aprobadas por las distintas Juntas Departamentales. Las diferencias más importantes han sido las que regulan los modos de circulación en lo atinente a preferencias en los derechos de paso por la fijación de arterias preferenciales y rotondas, o lugares y modos de estacionamiento, o faja por la que deben circular bicicletas, motos y ciclomotores, además de sus lugares de estacionamiento.

En lo que refiere a habilitaciones de conductores y vehículos, registros, señalización vial, velocidades permitidas, etc. la base normativa es casi común. La normativa existente es en su inmensa mayoría de origen municipal.

El municipio hace y mantiene la infraestructura vial. El ordenamiento de la circulación está indisolublemente ligado a esa función. Las vías se construyen para facilitar los flujos de personas y cosas en una ciudad, y para hacerlo en condiciones de seguridad. No se podría concebir que un organismo estableciera por dónde y de qué manera se debe circular y que otro fuera el responsable de aprontar las vías. Seguramente, esta descoordinación provocaría sobrecostos para el gobierno municipal por utilización insuficiente de vías de tránsito, o costos por sobre utilización de pavimentos no preparados para soportar determinadas cargas o velocidades. Infraestructura vial y tránsito constituyen una unidad indisoluble.

Pero también el tema es municipal, porque es el municipio el que está presente en cada rincón del territorio para ejercer la función de controlar el respeto a las normas, y hacerlo de manera preventiva. La Intendencia y la Policía son las únicas presencias del Estado en todos los lugares del territorio. No existen otras. La policía en la campaña debe concentrarse en otras funciones. Los únicos que pueden efectivamente controlar de modo preventivo son los municipios.

Finalmente, las intendencias tienen y mantienen los registros de vehículos en todo el territorio. Lo han hecho desde siempre, y de manera encomiable. Han registrado y controlado en los tiempos en que el desarrollo de estas tareas reposaba en el orden y la sistematización de los funcionarios afectados al área. Alcanzado el tiempo de la informática, debemos señalar que son pocos los errores y faltas que se detectan. Lo que es medida clara de la honradez y dedicación de los cuerpos afectados a la función. Las intendencias han hecho bien el registro y mejor la función de contralor. Esto debido a su responsabilidad frente a los vecinos, pero también porque son las patentes de vehículos una fuente de creciente participación relativa en la financiación de gastos e inversiones municipales. Los registros son por uso de naturaleza municipales.

La propuesta del Gobierno. El Poder Ejecutivo pone en consideración dos proyectos de ley por los que crea una Unidad de Seguridad Vial (UNASEV), con jurisdicción nacional, independencia funcional, actuante en la órbita de Presidencia de la República y coordinada con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y aprueba un conjunto de normas para reglamentar la circulación vial de carácter general y aplicación obligatoria en todo el territorio nacional.

El organismo propuesto funciona en la órbita del Poder Ejecutivo, en una mezcla poco conveniente, en la medida que el funcionamiento se produce en Presidencia de la República, pero la responsabilidad política es del Ministro de Transporte y Obras Públicas. El organismo se crea con potestades generales de coordinar con diferentes órganos del Estado, y por esa razón se lo coloca en el espacio central que constituye la Presidencia de la República. Como Presidencia de la República es un órgano denominado cerrado, que no puede adquirir ni ejercer otras potestades que las que taxativamente la ley le ha otorgado, igual se le asigna la tarea pero se carga al Ministro de Transporte y Obras Públicas con la responsabilidad de una función fuera del ámbito de su competencia. Esto dificulta la función de contralor para el propio Ministro y para los demás poderes del Estado.

Las potestades otorgadas al organismo creado son de asesoramiento y promoción. En los numerales relativos a las competencias no se otorgan potestades de ejecución al organismo creado. Tampoco se incluyen exigencias de intervención preceptiva para el establecimiento de normas por los organismos con competencia en el tema. Por otra parte se establece de manera imprecisa en su alcance que el Poder Ejecutivo reglamentará aspectos relativos al funcionamiento de la UNASEV.

Los recursos previstos son los que fijen las disposiciones presupuestales y los naturales de cualquier organismo.

En los artículos 11 a 13 del Proyecto de Normas de Tránsito se define el rol de los Gobiernos Departamentales. Se les obliga a adoptar las medidas adecuadas para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley en su territorio y se les reserva el derecho de establecer normas de vigencia en su territorio, siempre y cuando las mismas no contradigan las disposiciones de la presente ley. Finalmente se obliga al conductor de un vehículo a cumplir la normativa nacional y la vigente en el departamento por el que circule.

La ley establece un conjunto de disposiciones que constituyen una base normativa mínima y uniforme para todo el país. El texto establece normas para la circulación, indica que no se debe circular a velocidades excesivamente altas o bajas, en una regulación poco precisa, indica condiciones que deben cumplir conductores y vehículos, entre los que deja abierta la posibilidad de retiro de la licencia de conducir y establece el uso obligatorio del casco y el cinturón de seguridad, criterios de señalización, seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, alcohol en sangre máximo permitido, delitos de tránsito, se determinan los delitos, se establecen penas, y se establecen agravantes.

El texto no incluye disposiciones relativas a los requisitos que deben cumplir las escuelas de enseñanza de conductores, ni las condiciones psicofísicas y de conocimiento que deben cumplir los responsables de la inspección y control del tránsito.

La posición frente a las leyes propuestas. El Partido Nacional no acompañará los proyectos en general ni en particular.

Mucho nos gustaría poder votar una ley que contribuya a dar solución a los temas del tránsito. No es ésta.

En la propuesta del gobierno, el organismo creado para entender en la materia sólo propone pero no dispone. Aquí se precisan soluciones y no conversación.

Tampoco está dotado de recursos propios que le permitan acción permanente y en todos lados. Ni se prevén recursos para la educación y creación de conciencia.

No tiene clara ubicación jerárquica, lo que dificultará su accionar en lo que hace a la coordinación y el control.

Desconoce la realidad de que las intendencias son las únicas que pueden efectivamente controlar por estar en todos lados, no atiende la unidad que circulación e infraestructura vial presentan, desconoce la autonomía y desincentiva la participación municipal.

Respecto de la construcción del articulado, el conjunto presentado es en artículos detallista (nivel de alcohol tolerado en sangre, modo de hacer detener un vehículo) y en otros deja todo librado a las reglamentaciones (velocidades de circulación, toda la normativa ambiental como emisión de contaminantes o niveles de ruido). Omite el tratamiento de lo vinculado a las escuelas de conductores y a las condiciones que deben cumplir los inspectores de tránsito.

Debemos expresar una posición contraria al retiro de la licencia por parte de los inspectores así como nos oponemos al uso del cepo y el guinche como elementos para la inmovilización y el secuestro de vehículos. Alternativamente estamos convencidos de lo adecuada que resulta la práctica de la denominada licencia por puntos, que evita la arbitrariedad del inspector y la violencia del conductor. El descuento de puntos es junto a la obligatoriedad de asistir a cursos de conducción con nuevos exámenes, una útil manera de evitar excesos. Alguien puede restar importancia a lo que tenga que pagar, pero nadie resta importancia a la libertad de utilización de su tiempo.

Los recursos de cepo y guinche pueden ser sustituidos por multas, cursos y descuentos de puntos. Todo con el objetivo de crear conciencia duradera y de premiar a los conductores de buena conducta con descuentos en sus seguros y eventualmente de costo de las patentes de los vehículos que siempre estacionan en los lugares adecuados.

La propuesta gubernamental elimina la CONATRAN (Comisión Nacional de Tránsito) creada por la Ley Nº 16.585 para sustituirla por un organismo de similares características, de asesoramiento, sin recursos propios y sin potestades ejecutivas.

El proyecto de ley no soluciona el problema. Nos duele no poder acompañarlo mas allá de reafirmar la firme voluntad de encontrar una solución. Este articulado supone una pérdida de tiempo. Los resultados obligarán a su corrección. Lamentablemente estos resultados se miden en muertos y lesionados, que de aprobarse este proyecto alcanzarán el mismo número cada año. Sentimos la enorme frustración de no haber encontrado la manera de hacer comprender al Gobierno el tipo de respuestas institucionales que se

imponen para dar solución al grave asunto de la seguridad vial en el país.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

SERGIO BOTANA, Miembro Informante, DAVID DOTI GENTA, JAIME MARIO TROBO, según lo, establecido en el inciso 2º del artículo 132 del Reglamento de la Cámara de Representantes y el sector al cual representa, acompaña el Informe en Minoría elaborado por el Diputado Sergio Botana, en virtud de tratarse de la posición del Partido Nacional en dicho tema.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Artículo Único.- Deséchase el proyecto de ley sobre la aprobación de las normas de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

SERGIO BOTANA, Miembro Informante, DAVID DOTI GENTA".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante en minoría señor Diputado Domínguez.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: hemos acordado considerar este proyecto por artículos.

Por lo tanto, propongo a la Mesa votar en general el proyecto y luego indicaré los números de los artículos que se desglosarán.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general.

——Cincuenta en sesenta: AFIRMATIVA.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cincuenta en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Propongo que los artículos se voten de la siguiente manera: 1° y 2°, juntos; el 3° y el 4°, separados; del 5° al 8°, en bloque; el 9° por separado; del 10 al 13, en bloque; del 14 al 23, en bloque; del 24 al 27, en bloque; del 28 al 33, en bloque; del 34 al 41, en bloque; del 42 al 44, en bloque; el 45 y el 46, por separado; del 47 al 53, en bloque; del 54 al 58, en bloque, y del 59 al 64, en bloque.

Además, solicito hacer un agregado en la parte del Anexo I al proyecto, "Definiciones". Solicitamos a la Cámara que diga qué matrículas o patentes son aquellas expedidas y mantenidas en vigencia por las autoridades correspondientes.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- ¿Es un aditivo al Anexo?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Sí, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Entonces, solicitamos que lo presente por escrito.

De la misma manera que ocurrió con el proyecto anterior, de Comisión vienen dos proyectos, con dos informes en minoría con igual cantidad de firmas. En consecuencia, la Cámara debe indicar a la Mesa cuál de los dos se va a tomar como base para la discusión particular. Eso es lo que estamos consultando.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: solicitamos que sea el que fue fundamentado al comienzo de la discusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- ¿El que viene del Poder Ejecutivo?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Sí, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar lo propuesto por el señor Diputado Domínguez.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

SEÑOR BOTANA.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor Diputado Domínguez solicitó que se votara primero el proyecto del Poder Ejecutivo y lo acompañamos en ese criterio. Ahora, correspondería votar el proyecto en general.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- El proyecto ya fue votado en general, y ahora estamos en la discusión particular del proyecto que envió el Poder Ejecutivo.

SEÑOR BOTANA.- Solicito que se rectifique la votación.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: el Partido Nacional y el Frente Amplio votaron en general lo que se puso a votación. El señor Diputado Botana entendía que lo que se estaba votando era cuál de los proyectos se pondría en discusión. Ahora el Partido Nacional está pidiendo la rectificación de la votación, porque, si no, queda como que vota en general el proyecto. Si tiene razón el señor Diputado Botana, lo que tenemos que hacer todos es votar la rectificación para que el Partido Nacional pueda no votar el proyecto, ya que no quiere hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- La Mesa informa que el pase a la discusión particular tuvo una votación de cincuenta en sesenta. El Partido Nacional no votó.

SEÑORA CHARLONE.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA CHARLONE.- Señor Presidente: lo que sucedió fue que se puso a votación el proyecto en general y después se planteó la votación del pasaje a la discusión particular; en realidad, es la misma cosa. Se votó como si fueran cosas separadas, y el pase a la discusión particular es la votación en general. Por eso quedó esa diferencia en las votaciones y ese malentendido.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Una vez que se votó el pase a la discusión particular, en función de lo que expresó la Mesa acerca de que había dos proyectos en minoría en igualdad de condiciones, la votación que se realizó fue para dirimir cuál de los dos proyectos se tomaba como base para la discusión particular. Al respecto hubo una moción del señor Diputado Domínguez, que fue aprobada, y en función de eso estamos procediendo.

SEÑOR BOTANA.- ¡Que se suprima la lectura!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar si se acepta el procedimiento de votación propuesto por el señor Diputado Domínguez y la supresión de la lectura solicitada por el señor Diputado Botana.

(Se vota)

——Cincuenta y cuatro en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 1° y 2°.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: el artículo 1° distorsiona el concepto de interés público. Este concepto ha sido previsto con la finalidad de preservar derechos humanos, pero en este caso creemos que queda distorsionado el concepto de interés público aplicándolo a una norma que no involucra en ningún caso la preservación de los derechos humanos.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 1° y 2°.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 3°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 4°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y siete en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 5° a 8°, inclusive.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: el artículo 5° reintroduce el concepto del demorado y prevé que se pueda demorar a personas fuera de lo previsto por el artículo 15 de la Constitución de la República, así como también está permitiendo o habilitando la confiscación de bienes a cargo de autoridades administrativas. Esto surge del informe del doctor Martín Risso Ferrand, que tenemos a nuestra disposición.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 5° a 8°, inclusive.

(Se vota)

——Cuarenta y seis en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 9°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 10 a 13, inclusive.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: los artículos 11, 12 y 13 consagran una clara violación a la autonomía municipal. Cuando el artículo 11 dice que "Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley", claramente se está imponiendo una conducta a los Gobiernos Departamentales. Eso está expresado en lenguaje muy claro, pero en este sentido no vamos a abundar. De cualquier modo, señalaremos que esta es la misma posición que ha sostenido desde siempre el doctor Cassinelli Muñoz, y es la que asumimos en la argumentación general expuesta por el doctor Korzeniak acerca de cómo la materia es nacional o departamental en función de cierta lógica histórica.

En este caso, claro, por la Ley N° 9.515, por el uso y por todas las reglamentaciones y leyes existentes, la materia del tránsito ha sido, y es, claramente de naturaleza municipal.

Jiménez de Aréchaga demuestra cómo desde la Constitución de 1942 el tema es de materia municipal y cómo lo ha sido por la legislación existente anterior al año 1942. Obviamente, lo mismo opina el doctor Daniel Hugo Martins.

Así que, señor Presidente, creemos que existen sobradas razones que permitirán probar que se está cayendo en la violación de la autonomía municipal.

Seguramente, el tema se dirimirá en otro ámbito; seguramente, no será en esta Cámara ni a esta hora. Hemos escuchado también las constancias en sentido contrario. De cualquier modo, creemos que cuando el lenguaje es tan claro como el del artículo 11, donde se impone a los Gobiernos Departamentales la adopción de medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento de la ley en su territorio, no cabe la más mínima duda.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 10 a 13, inclusive.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

25.- Integración de Comisiones.

Dese cuenta de la integración de Comisiones.

(Se lee:)

"La Comisión Especial de Innovación, Investigación, Ciencia y Tecnología estará integrada por la señora Representante Beatriz Argimón y por los señores Representantes Pablo Abdala, Pablo Álvarez, José Amorín, Diego Cánepa, Mauricio Cusano, José Carlos Mahía, Jorge Menéndez y Edgardo Ortuño".

26.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Normas).

——Continúa la consideración del asunto en debate.

En discusión los artículos 14 a 23, inclusive.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: en estos artículos nos vamos a remitir a la fundamentación que hicimos en general sobre el proyecto de ley, en el sentido de que no votamos estas normas porque ellas son propias de una reglamentación y no de una ley.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 14 a 23, inclusive.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

Se había propuesto votar en bloque los artículos 24 a 27 inclusive, pero se ha presentado un sustitutivo del artículo 27.

En discusión los artículos 24 a 26, inclusive.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 27.

Léase el sustitutivo del artículo 27 presentado por los señores Diputados Domínguez y Fernández.

(Se lee:)

"De la suspensión de las Habilitaciones para conducir.- Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores".

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: en cualquiera de las redacciones, tanto en la original como en el sustitutivo presentado, advertimos que se están aplicando inhabilitaciones a través de un Registro, y en ningún caso corresponde aplicar inhabilitaciones a través de un Registro. En todo caso, será el Ministerio que administra ese Registro el que pueda inhabilitar, pero nunca puede un Registro inhabilitar porque no está creado para eso y no hay ley ni regulación alguna que se lo permita.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 27, tal como figura en el proyecto en minoría que se adoptó como base para la discusión particular.

(Se vota)

——Cero en cincuenta y dos: NEGATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 27 sustitutivo presentado por los señores Diputados Domínguez y Fernández.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta dos: AFIRMATIVA.

Se había propuesto votar en bloque los artículos 28 a 33, inclusive, pero ha sido presentado un sustitutivo del artículo 29.

En discusión el artículo 28.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: con respecto al numeral 2) del artículo 28, que dice: "Todo vehículo deberá estar registrado en el RUCVII creado por la Ley N° 16.582, de 22 de setiembre de 1994", debo decir que está transfiriendo la responsabilidad de la inscripción al titular del vehículo y en ningún caso la ley asegura el funcionamiento de los Registros en el país, en la medida en que no fija siquiera sanciones para aquellos departamentos en los que los Registros no funcionan.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 28.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 29 en su totalidad, tal como viene en el proyecto en minoría que está en discusión particular, con excepción del numeral 5), para el que tenemos un sustitutivo que leeremos luego de la votación.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: nuevamente quiero dejar constancia de que son propias de un reglamento y no de una ley las disposiciones fijadas en estos artículos.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 29.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el numeral 5) del artículo 29.

Léase un sustitutivo del numeral 5) del artículo 29, presentado por los señores Diputados Domínguez y Fernández.

(Se lee:)

"Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21".

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: voy a fundamentar el voto negativo -además de la razón expuesta de que estamos frente a disposiciones propias de un reglamento y no de una ley- a que se obligue a usar casco en las bicicletas.

El artículo 43 del proyecto de ley dice que quienes andan en bicicleta en Tres Islas, en Quebracho, en Arévalo o en el pueblo de Rivera que le guste, en Vichadero, en Cerrillada, en todos ellos van a tener que andar con casco; en el Parlamento se ve que también.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Se va a votar el numeral 5) del artículo 29 tal como figura en el proyecto que hemos tomado como base de la discusión.

(Se vota)

——Cero en cincuenta y tres: NEGATIVA.

Se va a votar el sustitutivo del numeral 5) al que se dio lectura.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

Retomando este bloque, están en discusión los artículos 30 a 33, inclusive.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 34 a 41, inclusive.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 42 a 44, inclusive.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: el artículo 43 no prevé ningún sistema de sanción para quien incumpla lo previsto. La norma no se debe hacer sin coerción. Si ello sucede cae necesariamente en desuso. Creo que el artículo 44, por técnica legislativa, no sería conveniente incluirlo, en la medida en que este artículo está comprendido en otra ley que ya fue votada en el plenario. No creo que sea una buena técnica legislativa repetir el articulado de otra ley ni repetir el articulado de la Constitución de la República.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 42 a 44, inclusive.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 45.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: este artículo fija por ley la cantidad de alcohol por litro de sangre que puede tener un conductor, y en este caso se establece en 0,3 decigramos. En ese sentido, creemos que, por lo que señalamos hoy, fijar por ley un índice de este tipo termina siendo absolutamente negativo. Cuando las velocidades de circulación aumenten, esta cantidad de alcohol en sangre va a ser excesiva y el límite va a ser cero. Y es distinto en función de las velocidades de circulación y del tipo de vehículo la cantidad de alcohol en sangre que se puede tener para conducirlo sin riesgo. Por lo cual, este tema más vale que sea introducido en una reglamentación y no sea materia de su inclusión en la ley.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 45.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 46.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: me voy a remitir a lo afirmado en la discusión general, en el sentido de que este artículo está fijando potestades a funcionarios sobre la posibilidad de limitar las libertades de circulación de individuos. En ese sentido, creo que es incongruente con lo que es la libertad de circulación que está fijada en todas las leyes de la República.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 46.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 47 a 53, inclusive.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y cuatro en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 54 a 58, inclusive.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: el artículo 55 introduce un par de conceptos que al menos son de dudosa comprobación: el primero es el de la manifiesta temeridad. Ese concepto indudablemente es difícil de comprobar. Deja librado al criterio del Juez si el conductor conducía -valga la redundancia- con manifiesta temeridad o si no lo hacía, y seguramente el afectado por ese conductor, el Juez y el conductor puedan eventualmente los tres tener posiciones o valoraciones diferentes acerca de la temeridad con que se conducía.

Sin duda, la norma, en estos casos, debería ser mucho más explícita, señor Presidente, diciendo qué es "manifiesta temeridad" y definiendo el caso en el cual se estuviera incurriendo en el concepto que aquí se maneja.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 54 a 58, inclusive.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 59 a 64, inclusive.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: en el artículo 61 se establece como agravante el numeral E): "conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal". En este caso ya está prevista la causa y la sanción y se le introduce aquí nuevamente como agravante.

Lo otro -"cruzar con luz roja y no respetar las preferencias de paso"- no son agravantes, sino graves errores u omisiones, pero no pueden ser de ningún modo calificadas como agravantes, además de la gravedad que ya de por sí tienen.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 59 a 64, inclusive.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

SEÑOR MELGAREJO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR MELGAREJO.- Señor Presidente: he pedido la palabra únicamente para que esta Cámara no deje pasar inadvertido el hecho de que hoy se cumplen veintiséis años de aquel glorioso domingo 30 de noviembre en que el "No" fue triunfador.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Es verdad, señor Diputado. Un aplauso para aquel recuerdo.

(Aplausos)

——El Anexo I que está al final es parte integral de todo este proyecto, tal como lo expresa el artículo 9°. Por lo tanto, ya ha sido votado el Anexo I como parte integral del proyecto. Sucede que el miembro informante en minoría señor Diputado Domínguez ha introducido un aditivo al cual vamos a dar lectura. Vamos a pedir al señor Diputado Domínguez que nos diga en qué lugar de este Anexo cree que debe incluirse.

Tiene la palabra el miembro informante en minoría señor Diputado Domínguez.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: el aditivo estaría ubicado después de "Vehículo" y lo que en él estamos señalando es que tiene que haber una especificación sobre lo que significa patentes. Simplemente consideramos conveniente que se ponga al final, en la parte del Anexo, con el resto de las definiciones. Hay que agregar "Matrícula o patente", y el texto ya lo hice llegar a la Mesa para que se leyera por Secretaría.

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- Dese lectura al aditivo presentado por el señor Diputado Domínguez.

(Se lee:)

"Matrícula o patente: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente".

——Antes de pasar a votar, vamos a aclarar que lo que se acaba de leer va a quedar incluido en el Anexo I, "Definiciones", después de la definición de "Vehículo", que está en el séptimo renglón de las definiciones.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el aditivo presentado.

(Se vota)

——Cuarenta y cinco en cuarenta y nueve: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

VARIOS SEÑORES REPRESENTANTES.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Martínez Huelmo).- No se puede votar la comunicación de inmediato porque no hay cincuenta señores legisladores en Sala.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Declaración de orden público

Artículo 1º.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2º.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.
2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3º.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial por ley, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) La tipificación de los delitos de tránsito y de las infracciones administrativas así como de las sanciones aplicables y medidas cautelares a aplicar, relacionadas con tales fines.

Ámbito espacial de aplicación

Artículo 4º.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRÁNSITO

Artículo 5º.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá demorarse a un conductor o su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley o, cuando lo dispusieren las autoridades judiciales o administrativas competentes por motivos de interés general.

Artículo 6º.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7º.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8º.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TÉRMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9º.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo I al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

   A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

   B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

   A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

   B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

   C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

   D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

   A) La señalización así lo determine.

   B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

   C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

   D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

   E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

   A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

   B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

   En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos "PARE" y "CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

   A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

   B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y

mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales y/o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

   A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

   B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

   C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

   Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

   A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

   B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

   El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHÍCULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

   A) Número de registro o placa.

   B) Identificación del propietario.

   C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

   Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

   Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

   A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

   B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

   C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

   D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

   E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

   F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

   G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

   H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

   I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

   J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

   K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

   L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

   M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.

   N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

   A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

   B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

   C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

   D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

   Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se es-

tablecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina está en general prohibido. Solo se permite usarla justificadamente a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los conductores de bicicletas y motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º).

SEÑALIZACIÓN VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley Nº 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas

de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito nacionales, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos-

deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

En caso de accidentes sin víctimas personales aparentes, la realización de dichos exámenes será facultativa.

A tales efectos, se recurrirá a la prueba de espirometría, la que podrá ser ratificada por exámenes de sangre, orina u otros exámenes clínicos o paraclínicos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil, penal y/o laboral.

Artículo 53.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

DELITOS, INFRACCIONES Y SANCIONES

DELITOS DE TRÁNSITO

Artículo 54.- Conducción de vehículos alterada por influencia de drogas psicoactivas.

El que, comandando un vehículo automotor o de tracción animal de cualquier género, especie, uso o destino, se encontrare dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), en estado de alteración producida por drogas psicoactivas, incluido el alcohol etílico (etanol), será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un tiempo de uno a cinco años.

En el caso de sometimiento a proceso por el delito referido, de oficio se dispondrá preventivamente la suspensión de la licencia de conducir.

A los efectos de la norma penal contenida en este artículo, la autoridad competente, reglamentará con respecto al alcance y características de "estados de alteración" y "drogas psicoactivas".

Artículo 55.- Conducción temeraria.

El que, en las vías de tránsito, condujere un vehículo automotor de cualquier género, especie, uso o destino, con manifiesta temeridad, esto es, violando ostensiblemente las normas básicas de seguridad vial, de manera de poner en peligro real o potencial la vida y la integridad de las personas, será castigado con la pena de seis meses de prisión a tres años de penitenciaría, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un plazo de uno a cinco años.

Artículo 56.- Atentado contra el sistema de señalización vial.

1. El que, por cualquier medio o procedimiento, destruya, modifique, altere, oculte, dañe, cambie de lugar, apague, remueva o suprima una señal o baliza vial de cualquier tipo o naturaleza establecida por esta ley, sean las dispuestas por las autoridades del tránsito o las colocadas en la vía por los particulares en los casos que les corresponde, será castigado con una pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría y una sanción pecuniaria de hasta 500 UR (quinientas unidades reajustables).
2. Iguales penas se aplicarán al que, sin autorización previa de la autoridad competente o de las disposiciones de la presente ley, coloque en la vía de tránsito cualquier tipo de señal o baliza, perteneciente al sistema oficial o no, que tenga por objeto desviar, obstaculizar, perturbar, detener, impedir o poner en peligro la libre y segura circulación vial de un flujo de tránsito o de algún usuario en particular.

Artículo 57.- Alteración dolosa de la escena del siniestro.

El que, con posterioridad a la ocurrencia de un siniestro de tránsito grave y sin motivo que lo justifique, movilice los vehículos involucrados o los cuerpos de las víctimas o modifique, oculte o destruya elementos o despojos del mismo con el propósito de disimular o atenuar su propia responsabilidad o la de un tercero, será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente la privación del privilegio de conducir por el período de uno a tres años según las circunstancias del caso, y una multa de 1.000 UR (mil unidades reajustables), sin perjuicio de las demás responsabilidades que le pudieran corresponder.

Artículo 58.- Medidas sobre el automotor y comunicaciones.

1. Sin perjuicio de las medidas cautelares o definitivas que correspondan en la vía administrativa, el Juez competente, incluso antes de recaer el primer auto, dictará de oficio las providencias que, conforme a las circunstancias, estime pertinentes respecto al vehículo automotor mediante el que se cometió el presunto delito.
2. A sus efectos, los Jueces comunicarán al Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, de oficio en forma inmediata y pormenorizada los procesamientos, condenas, sustituciones de pena y sobreseimientos que recaigan por consecuencia de los delitos anteriores y, de la misma forma, el citado Registro remitirá a los Jueces toda información que éstos le soliciten.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRÁNSITO

Artículo 59.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 60.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 61.- A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:
   a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.
   b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.
   c) Conducir con exceso de velocidad.
   d) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.
   e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.
   f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.
   g) Darse a la fuga.
   h) Cruzar con la luz roja.
   i) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública.

Artículo 62.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 63.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 64. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

ANEXO I

DEFINICIONES

VÍA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATÓN: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHÍCULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

MATRÍCULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCIÓN: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACIÓN: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Órgano nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma".

——Habiéndose agotado el orden del día, se levanta la sesión.

(Es la hora 1 y 18 del día 30)

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

1er.VICEPRESIDENTE

Dr. José Pedro Montero

Secretario Relator

Dr. Marti Dalgalarrondo Añón

Secretario Redactor

Mario Tolosa

Director del Cuerpo de Taquígrafos

Dep. Legal N° 322.569/01
Impreso en la División Ediciones
de la Cámara de Representantes